

**Владимир Лысенко**

# **НА КАТАМАРАНЕ С ВЫСОЧАЙШИХ ВЕРШИН МИРА**

## **RAFTING DOWN THE HIGHEST WORLD PEAKS**

**by  
Vladimir Lysenko**

**Лысенко В.И.**

### **На катамаране с высочайших вершин мира**

В книге описываются гималайские, каракорумские, кордильерские и другие экспедиции Владимира Лысенко (в Непале, Индии, Пакистане, Китае, Аргентине, Танзании, Перу, США, Италии, Австралии, Индонезии и Эфиопии), во время которых он сплавился на катамаране и плоту по бурным рекам со всех четырнадцати восьмитысячников (в том числе и с Эвереста), став первым человеком в мире, сделавшим это, а также с высочайших вершин всех континентов и Океании (опять же – первым) и, кроме этого, по горным истокам Амазонки и Нила.

**Lysenko V.I.**

### **Rafting Down the Highest World Peaks**

In this book the rafting expeditions of Vladimir Lysenko in the Himalayas, Karakoram, the Cordilleras and other mountains (in Nepal, India, Pakistan, China, Argentina, Tanzania, Peru, the USA, Italy, Australia, Indonesia and Ethiopia) are described. V.Lysenko became the first man all over the world who had rafted down all 8,000m-peaks and the highest peaks of all continents and Oceania. Lysenko had rafted on the upper waters of the Amazon and Nile Rivers also.

# ОГЛАВЛЕНИЕ

<i>ВВЕДЕНИЕ</i> .....	2
<i>ПЕРВАЯ ГИМАЛАЙСКАЯ ВОДНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ</i> .....	5
<i>ДНЕВНИК СПЛАВА С ЭВЕРЕСТА (ВТОРАЯ ГИМАЛАЙСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ)</i> .....	10
<i>ДНЕВНИК ТРЕТЬЕЙ ГИМАЛАЙСКОЙ ВОДНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ (НЕПАЛ, ИНДИЯ)</i> .....	18
<i>СПЛАВ В ПАКИСТАНЕ</i> .....	26
<i>КАРАКОРУМСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ В КИТАЕ</i> .....	29
<i>ПЕРВАЯ КОРДИЛЬЕРСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ (АРГЕНТИНА)</i> .....	31
<i>ПЕРВАЯ АФРИКАНСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ (ТАНЗАНИЯ)</i> .....	33
<i>ВТОРАЯ КОРДИЛЬЕРСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ (АМАЗОНКА, ПЕРУ)</i> .....	35
<i>ТРЕТЬЯ КОРДИЛЬЕРСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ (АЛЯСКА, США)</i> .....	37
<i>АЛЬПИЙСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ В ИТАЛИИ</i> .....	40
<i>СПЛАВ В АВСТРАЛИИ</i> .....	42
<i>ЭКСПЕДИЦИЯ В ИНДОНЕЗИИ (НА ОСТРОВЕ НОВАЯ ГВИНЕЯ)</i> .....	44
<i>СПЛАВ ПО ГОЛУБОМУ НИЛУ (ЭФИОПИЯ)</i> .....	53
<i>ТРЕТЬЯ КАРАКОРУМСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ (СПЛАВ С ЧОГОРИ В КИТАЕ)</i> .....	59
<i>СПЛАВ С ЭВЕРЕСТА В ТИБЕТЕ</i> .....	62
<i>ЭПИЛОГ</i> .....	72
<i>ФОРМАЛЬНЫЕ ИТОГИ ПУТЕШЕСТВИЙ ВЛАДИМИРА ЛЫСЕНКО</i> .....	75
<i>РЕКИ, ПО КОТОРЫМ СПЛАВИЛСЯ С САМЫХ ВЫСОКИХ ВЕРШИН ВСЕХ КОНТИНЕНТОВ И ОКЕАНИИ</i> .....	75

## ВВЕДЕНИЕ

Солнечным сентябрьским днем 1996 года, причалив свой плот к берегу тибетской реки Пхунг Чу за селением Кхарта, я завершил семилетнюю серию сплавов (четырнадцать экспедиций) с высочайших вершин мира. Я сделал то, о чем мечтал многие годы. Но обо всем по порядку.

В водный туризм я попал в 14 лет, когда в нашу школу пришел один из бывших ее выпускников и призвал записываться в секцию при городском Дворце пионеров. Агитация получилась успешной, записалось около ста человек. Через месяц осталось одиннадцать, однако эти одиннадцать в дальнейшем ходили в секцию постоянно, вплоть до ее закрытия. Меня почему-то избрали старостой секции. Мы смотрели слайды, разбирали и собирали байдарки "Салют", проводили кроссы. И хотя секция просуществовала всего полгода, но я успел за это время получить такой заряд романтики "туристской тропы", что у меня его хватило на всю жизнь. И когда в восьмом классе удалось уговорить родителей купить двухместный "Салют", начались самостоятельные походы -- сначала по Харьковской области (по рекам Лопань, Мжа, Уды, Харьков, Северский Донец и другим), затем -- по Белгородской (Оскол, тот же Северский Донец), Полтавской (Ворскла) и Донецкой областям, Подмосковью (Истра). Это были простые реки, без всяких препятствий. Главное, что мы, школьники, путешествовали самостоятельно. Мы узнавали окружающий мир, спали в палатках (а сначала даже в байдарках), сами готовили себе пищу, проводили порой мощные тренировки (по 90-100 км в день на гладкой воде) и испытывали огромное эстетическое удовольствие от общения с природой. Собственно, романтика "дальних дорог" и была главной причиной того, что гнало нас из дома. Каждый вечер мы долго сидели у костра, пили чай, играли на гитаре (это делать в нашей компании умели почти все) и пели. Со временем маршруты стали усложняться (дважды Южный Буг на Украине, Нюхча, Илекса, Вама, Водла в Карелии), и потихоньку мы перебрались в горы: Урал (река Сылва), Саяны (Ус, Енисей), Карпаты (Белый и Черный Черемоши), Кавказ (Кура, Теберда, Кубань), Памиро-Алай (Сорбо), Верхоянский хребет в Якутии (Хандыга).

Нас уже интересовала сложность рек, но она не была главной причиной путешествий. Мы чередовали сложные походы и простые (Кальмиус и Миус в Донецкой области, река Молочная на юге Украины). Свою компанию и наши байдарки мы назвали "Трамп", что по-английски означает "бродяга". Именно "бродить" по всей стране становилось все интереснее.

Отношения в компании были самые дружеские, ведь объединились близкие по духу люди. В нескольких походах с нами был фокстерьер Микки.

Это время -- начало и середина семидесятых годов -- было самым счастливым в моей жизни. Мы увлекались не только сплавом по рекам. Пересекли Азовское море на швертботе "Мева". Я стал значкистом "Альпинист СССР" в альплагере "Адыл-Су" на Кавказе (при этом мы "покорили" вершину Донгуз-Орун-Чегет-Карабаши, 4100 м), участвовал в лыжном походе на Урале из Азии в Европу, зимой в одиночку поднялся на Говерлу, самую высокую вершину советских Карпат, и сделал попытку спуститься с нее на обыкновенных беговых лыжах.

Мы увлекались однодневными велопробегами с максимальной выкладкой. Еще в седьмом классе совершили рейд Харьков-Белгород (90 км). Затем последовали маршруты Харьков-Полтава (150 км), Харьков-Днепропетровск (240 км), Харьков-Красноармейск (270 км) за один день (впрочем, у меня был второй разряд по велогонкам на шоссе, а, к слову, в спортивной гребле на байдарке я выполнил норматив кандидата в мастера спорта). Но при всем разнообразии туристских увлечений главным для нас оставался водный туризм.

Переехав через несколько лет в Новосибирск (где я поступил в очную аспирантуру Сибирского отделения Академии Наук СССР, а затем защитил кандидатскую диссертацию), продолжил знакомство с разными горными районами Советского Союза -- Саянами (реки Она, Иркут, Сисим, Ожу, Азас), Горной Шорией (Мрас-Су), Становым хребтом в Якутии (Тимптон, 600 км в "ненаселенке"), Западным Тянь-Шанем (Арашан). Но лучше всего я, естественно (в силу географической близости), познакомился с Алтаем. Здесь сплавлился по Бие, Песчаной (несколько раз), Черной Убе и Убе, Катуня (с верховьев), Чуе, Урсулу. Однако с меньшим удовольствием сплавлился и по простым рекам -- по Томи, рекам Новосибирской области (Берди и Ине -- многократно, Елбани, Буготаку, Большим Изылам, Оби). Участвовал в горных (пешком) походах по Киргизскому хребту, в Заилийском Ала-Тау (походы третьей и четвертой категории сложности).

Я все еще был чистым любителем. Мне просто нравилось путешествовать. Но очень многое изменилось в моем отношении к водному туризму после успешного руководства походом по Иолдо и Нижнему Курагану (с первопрохождением части маршрута) на Алтае. Это был мой первый маршрут с элементами высшей (шестой) категории сложности. И проведен он был весьма удачно, после чего я понял, что могу руководить самыми сложными походами.

Я составил десятку сложнейших водных маршрутов СССР (а это был 1983г.) и решил пройти их. Этими маршрутами были:

1. Муксу (Памир), 2. Чарын с Майнакским ущельем (Северный Тянь-Шань), 3. Гаумыш, Ходжаачкан, Сох (Памиро-Алай), 4. Башкауз (Алтай), 5. Чулышман (Алтай), 6. Аргут (Алтай), 7. Матча, Ягноб, Фандарья, Зеравшан (Памиро-Алай), 8. Обихингоу (Памир), 9. Ойгаинг, Пскем (Западный Тянь-Шань), 10. Большой Нарын, Нарын (Центральный Тянь-Шань).

Кроме этой десятки, мне представлялось необходимым пройти Мажойский каскад Чуи (четвертую и последнюю водную "шестерку" на Алтае) и Бий-Хем (мечта моей юности, Саяны). И с этого момента я стал целенаправленно осуществлять свою программу по покорению сложнейших рек СССР. Правда, сначала (в качестве последней тренировки) мы сплавились в Западном Тянь-Шане по рекам Сандалаш и Чаткал. А затем -- пошло и поехало... Мажойский каскад Чуи, Бий-Хем, Большой Нарын и Нарын (мое первое официальное руководство "шестеркой" с официальным первопрохождением каньона "Нарынские водопады", 1985г.), Башкауз, Матча, Ягноб, Фандарья и Зеравшан, Чарын с Майнакским ущельем, Чулышман, Гаумыш, Джиалису, Ходжаачкан, Сох (при этом

первопрохождение всего Гаумыша, частично Джиалису и Ходжаачкана, июль 1988г.), Муксу (правда, не полностью), Аргут, Ойгаинг и Пскем.

А что же Гималаи? Они издавна манили меня. Еще в конце семидесятых--начале восьмидесятых годов у меня появилась мечта -- сплавиться с Эвереста. На физической карте Непала я увидел ущелье, по которому могла бежать река от подножия Эвереста, хотя на этой карте сама река обозначена не была. В дальнейшем мои догадки подтвердились, а предполагаемой рекой оказалась Дудх-Коси. Но идея сплава с Эвереста долгое время оставалась для меня просто мечтой, и реальное ее воплощение не просматривалось. Первым толчком к ее осуществлению послужило успешное восхождение на Эверест в 1982 году команды альпинистов СССР. Из разных дневников и воспоминаний участников экспедиции я узнал о существовании реки Дудх-Коси, о селениях Намчебазар, Тьянбоче, Лобуче и многое другое. Вторым толчком были выдержки из книги Майка Джонса "На каяках с Эвереста", опубликованные в "Ветре странствий" No.22 за 1987г. Я, естественно, заказал в библиотеке им.Ленина в Москве копию с оригинала книги и прочитал всю книгу на английском языке.

При этом узнал много дополнительных мелких (но весьма полезных) вещей, а заодно обнаружил некоторые неточности перевода на русский язык в "Ветре странствий". Теперь я уже весь был во власти идеи сплавиться с Эвереста.

Активному воплощению задуманного способствовала перестройка в СССР. "Железный занавес" приоткрылся, и появилась реальная возможность вырваться в Непал.

В Москве я познакомился с десятком непальцев. Через них и посольство Непала узнал адреса многих непальских туристских фирм, проводящих рафтинг (сплав по горным рекам), и завязалась двухлетняя активная переписка. Все это значительно расширило мое представление о порядках в Непале, о реках этой страны. Знакомый непалец прислал частное приглашение мне и моему другу посетить Непал. Весной 1990г. мы впервые оказались в этой стране (и, кстати, вообще впервые за границей). Так как прямого рейса Аэрофлота в Катманду тогда еще не было, пришлось добираться в Непал через Индию. С первой попытки (то есть в первый свой приезд в Непал) попасть на Дудх-Коси не удалось (это было сделано только во вторую мою поездку в Непал весной 1991г.). Зато появилась реальная возможность начать осуществлять вторую идею, возникшую после того, как я узнал из примечаний переводчиков книги Майка Джонса о том, что он погиб на реке Бралду в Каракоруме в 1978г. (с Эвереста он сплавился в 1976г.). Дело в том, что Бралду стекает со второй вершины мира Чогори. Я подумал, что это неспроста: 1976г. -- Эверест, 1978г. -- Чогори, а не планировалась ли в 1979 г. Канченджанга, третья вершина мира? Так возникла новая мечта, включающая в себя и предыдущую, -- сплавиться со всех восьмитысячников мира. Поэтому, когда в свою первую гималайскую экспедицию попасть на Дудх-Коси не удалось, я без колебаний переключился на выполнение своей второй задачи. И в этой первой экспедиции нам удалось спуститься с пятой вершины мира Макалу (по рекам Барун, Арун) и затем (уже мне в одиночку) с восьмитысячника Шиша Пангма (по рекам Бхоте-Коси и Сун-Коси).

Во второй непальской экспедиции я все-таки сплавился с Эвереста, а также с Лхотзе и Чо Ойю (по рекам Лобуче Кхола, Имджа Кхола, Дудх- Коси, Сун-Коси и Сапт-Коси), Канченджанги (по Тамуру) и Аннапурны (по Марсиангди). Причем сплав с Эвереста я начал от ледника Кхумбу на высоте 4600 м (именно здесь начиналась река), а закончил в Чатаре на высоте 100 м над уровнем моря. Первая моя мечта была осуществлена! И я продолжил реализацию своей второй задачи.

Третью непальскую экспедицию (август-сентябрь 1991г.) я посвятил сплавам с вершин Манаслу (по реке Бури Гандаки), Дхаулагири (по Миагди, Рахугхат Кхоле, Кали Гандаки), Аннапурна (по Моды, Марсиангди); индийскую экспедицию (октябрь 1991г.) в Гималаях -- спуску с Канченджанги (по Тисте в штатах Сикким и Западная Бенгалия); пакистанскую (июнь 1992г.) и китайскую (октябрь 1992г.) экспедиции -- сплавам с четырех каракорумских восьмитысячников (Чогори, Брод-Пик, Гашербрум-1, Гашербрум-2) по рекам Бралду, Шигар,

Инд (в Пакистане) и Яркенд (в Китае), а также (в Пакистане) с Нанга Парбат в Гималаях по Бунару и Инду.

Вот таким образом и оказались осуществленными обе мои мечты. Однако (опять же по аналогии с еще одной популярной задумкой альпинистов всего мира) еще в 1990 г. у меня появилась третья мечта -- сплавиться с самых высоких вершин всех континентов (за исключением, разумеется, Антарктиды, где нет рек) и Океании. И с января 1993г. я приступил к осуществлению этой идеи. Сначала я сплавился в Аргентине с Аконкагуа -- самой высокой вершины Южной Америки -- по рекам Орконес, Лас Куэвас и Мендоса, а затем последовали сплавы в Африке (в Танзании с Килиманджаро по реке Каранга, февраль 1993г.), Северной Америке (на Аляске, США, с Мак-Кинли по рекам Мак-Кинли и Кантишна, июль-август 1993г.), Западной Европе (в Италии с Монблана по Дора-Бальтеа, октябрь 1993г.) и Восточной Европе (повторно с Эльбруса по Баксану, а ранее -- по Кубани), Австралии (с Косцюшко по реке Сноуи, декабрь 1994г.), Океании (в Индонезии на острове Новая Гвинея с Джаи по рекам Кемабу, Дарево и Айква, июль 1995г.). Кроме того, я сплавился в Перу по верховьям Амазонки (Мараньону, март 1993г.), в Японии по реке Хиросэ (сентябрь 1994г.) и в Эфиопии по Голубому Нилу (Аббаю, декабрь 1995г.). Но, как говорится, аппетит приходит во время еды. Сразу после успешного сплава в 1991 г. в Непале с Эвереста я стал мечтать спуститься с него в Тибете по рекам Ронг Чу и Пхунг Чу (по второму из двух водных маршрутов с Эвереста, никем не пройденному). И это мне удалось сделать в сентябре 1996 г., при этом установив новый рекорд высокогорности сплава (начав маршрут от ледника Восточный Ронгбук на высоте 5600 м).

О том, как воплощались в реальность все четыре мои мечты, речь идет в этой книге.

Одно замечание к фотоиллюстрациям. Из семнадцати моих заграничных экспедиций восемь были проведены в одиночку, еще восемь -- вдвоем с напарником, и лишь последняя -- троим. Но в любом случае для сплава использовалось одно судно (катамаран-одиночка, катамаран-двойка либо двухместный плот), и все члены экспедиции находились во время сплава на нем (а в тибетской экспедиции третий участник, когда был на берегу, снимал видеокамерой, да и то лишь на простых участках). Из-за этого и постоянной нехватки денег специального фотографа на берегу не было. И фотоаппаратом время от времени снимали (конечно, не в самых интересных в спортивном отношении местах) в основном носильщики (портеры) или посторонние люди (местные жители), многие из которых до этого никогда в жизни не держали в руках фотоаппарат. К тому же, около тридцати лучших (по качеству) слайдов о моих первых шести экспедициях (в Гималаях и Каракоруме) были непостижимым образом потеряны в ТОО "АРТ-ПРЕСС" (где первоначально планировалось издать мою книгу) после банкротства этой издательской фирмы.

Кроме этого, хочу отметить следующее. Данная книга представляет собой совокупность записей, сделанных либо непосредственно во время экспедиций, либо сразу же по их завершении. Как следствие этого -- определенная "сухость" изложения событий.

Надеюсь, что читатель простит меня за это. Также надеюсь, что книга будет полезна тем, кто сам собирается путешествовать по свету.

### **ПЕРВАЯ ГИМАЛАЙСКАЯ ВОДНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ**

8 апреля 1990г. мы с моим другом Сашей отправились покорять гималайские реки. И происходило это так.

Из-за того, что прямого рейса Аэрофлота в Непал не было, мы прилетели из Москвы в Дели с целью добраться оттуда в Катманду на поезде и автобусе. Поездка из международного аэропорта Дели на железнодорожный вокзал произвела на меня большое впечатление -- ведь я впервые был в Индии. За окном автобуса мелькали невиданные мною ранее тропические деревья, сновали такси-мотороллеры и велорикши, мужчины были в колоритных местных одеждах, а женщины в сари -- в общем, кипела жизнь, совсем не похожая на нашу, советскую. Саша совершенно не знал английского языка, поэтому общение с окружающими пришлось вести мне одному. На железнодорожном вокзале в кассах для интуристов купили

билеты второго класса на вечерний поезд до Горакхпура. Пока мы ждали прибытия поезда, вокруг нас ползали и просили милостыню безногие и безрукие мальчишки. Посадка в вагон второго класса (а это -- аналог нашего плацкартного вагона) удивила -- была дикая давка, полно народа (как в самом прескверном советском общем вагоне). С трудом пробилась к своим местам (указанным в билете), но они оказались занятыми. Пришлось ехать в страшной тесноте. При этом Саша доблестно отразил попытку одного из улыбчивых соседей "втихушку" обследовать наш рюкзак на предмет присвоения чего-нибудь из его содержимого (впрочем, в Индии и Непале этим промышляют многие). Лишь ночью народ "рассосался", и нам удалось поспать. Утром прибыли в Горакхпур. Купили билеты на автобус сразу до Катманду. Сначала доехали до Сонаули -- индийского городка на границе с Непалом. Быстро прошли пограничный и таможенный контроль как на индийской, так и на непальской стороне. И через пару часов выехали на автобусе в Катманду, куда и прибыли утром следующего дня. Оставив Сашу с вещами на автобусной остановке, я разыскал дом моего знакомого Рама (учившегося в Союзе), познакомился с его братьями и затем съездил за Сашей и вещами.

На следующий день отметились в посольстве СССР (кстати, мы были удивлены встречным удивлением чиновника из консульского отдела, который спросил: "А зачем вам нужно отмечаться?" -- ведь мы привыкли к тому, что за границей за советскими людьми неусыпно следят соответствующие "органы", и это считалось нормальным). И затем начались поиски канала, через который должно осуществляться оформление сплава по непальским рекам. Из Центрального Иммиграционного Офиса (где оформляются все туристы-пешеходники) нас отослали в Министерство туризма. Там нам дали бланки соответствующих анкет и пермитов (разрешений). После их заполнения мы пошли к секцион-офицеру, который отвечал в Министерстве туризма за сплавы. Однако тут началось непредвиденное. Дело в том, что нашей целью в Непале был сплав с Эвереста по реке Дудх-Коси. Я достаточно долго готовился к именно этому маршруту, в том числе и с точки зрения преодоления разных формальностей. Еще за год до нашей поездки в эту страну я оставил у секретаря посольства Непала в Москве господина Просая запрос о том, можно ли сплавиться по реке Дудх-Коси от ледника Кхумбу. Через несколько месяцев господин Просай получил ответ из Непала: "да, можно". И секретарь посольства пожелал мне удачно сплавиться по Дудх-Коси. Кроме официальной переписки, я попросил знакомого москвича-непальца, который ездил на каникулы домой, узнать, проводят ли туристские фирмы сплавы по Дудх-Коси, и если да, то за какую цену. Этот непалец сообщил мне, что рафтинг (сплав) по интересующей меня реке организуют несколько фирм, в частности, "Тигер Топс" за 50 долларов в день, а некоторые фирмы -- даже дешевле. И хотя те 7 непальских турфирм, с которыми я вел переписку, не занимались сплавом по Дудх-Коси (а проводили его, в основном, по Сун-Коси и Трисули), у меня не было оснований не доверять информации этого московского непальца. Но действительность оказалась значительно печальней. В Министерстве туризма нам заявили, что свободно сплавливаясь в Непале мы можем только по восьми так называемым коммерческим рекам -- Сун-Коси, Трисули, Аруну и другим. Сплав по остальным рекам необходимо оформлять как экспедиции. Для чего надо иметь письмо посольства СССР в Непале с соответствующей просьбой. Мы с Сашей понимали, что такого письма нам посольство СССР не даст (зачем ему ответственность за нас?). Поэтому решили попробовать другой вариант -- через туристские фирмы. Однако оказалось, что и здесь имеет место быть дезинформация. Никакие туристские фирмы (в том числе и "Тигер Топс") не проводили сплавы по Дудх-Коси. Наконец, удалось договориться с руководителями одной из фирм о том, что их гид будет нас сопровождать (естественно, не бесплатно) на Дудх-Коси, а оформление они возьмут на себя. Но когда они связались с НАРА -- непальской ассоциацией профессионалов-сплавщиков (все сплавы турфирм регистрируются именно там), президент ассоциации сказал, чтобы мы зашли лично к нему, и он объяснит условия НАРА для проведения подобного рафтинга. Состоявшаяся затем встреча ничего хорошего нам не принесла. Президент Хари Раи сообщил, что перед подобным сплавом мы должны внести

залог в 45000 непальских рупий (это около 1500 американских долларов) для вызова вертолета в случае какого-либо инцидента при сплаве и залог в 100000 рупий (то есть 3,5 тысячи долларов) как индивидуальную страховку нашему гида-сопровождающему. Наконец, по правилам НАРА, экспедиция не может состоять менее, чем из 2 экипажей (а мы собирались идти на одном катамаране-двойке), поэтому НАРА выставит свой экипаж (он будет вторым), и соответственно мы должны внести залог в качестве страховки и на членов экипажа второго судна. В итоге мы должны были выложить залог в 12 тысяч долларов. И еще требовалась выделить турфирме 1000 рупий, заплатить каждому сопровождающему по 7 долларов в день и обеспечить питанием, ночлегом, транспортом и прочим. Но так как у нас с Сашей было всего 600 долларов на двоих, то сделка с НАРА не состоялась.

Таким образом, вариант с Дудх-Коси в первую непальскую экспедицию рухнул. Пришлось отложить путешествие по Дудх-Коси до следующего приезда в Непал. А по каким рекам сплаваться сейчас? Еще раз просмотрев список коммерческих рек Непала, я отобрал три из них -- Арун, Сун-Коси и Трисули. Дело в том, что мои интересы в Непале не ограничивались сплавом только с Эвереста. В дальнейшем я собирался сплавиться со всех восьмидесяти тысячников мира, большинство которых находится на территории Непала или примыкает (Шиша Пангма) к ней. Так вот, с восьмидесяти тысячника Макалу стекает река Барун, впадающая в Арун, а с Шиша Пангмы -- река Бхоте-Коси, впадающая в Сун-Коси, а также (как мне тогда казалось) Трисули. Мы решили официально оформить сплав по трем рекам -- Аруну, Сун-Коси и Трисули, прихватив на маршруте также Барун и Бхоте-Коси. Оформление соответствующих бумаг и получение пермитов заняло немного времени -- два дня. После этого мы отправились на Барун-Арун. На автобусе добрались сначала до Дхарана, а затем -- до Басантпура, откуда началась пешая часть маршрута -- треккинг. Пройдя Кханбери и Нум, достигли Ламобагара. До Баруна оставались считанные километры. Но местного полицейского не удовлетворили наши документы. В результате чего лишь одному мне (и то на один день) было позволено добраться до Баруна. Эта река оказалась маловодной и сплавной лишь на последнем километре (выше по течению шли водопады в каменных щелях, а тропы не было ни вдоль правого, ни вдоль левого берега). Пришлось сплавиться по Баруну и первому участку Аруна в одиночку. Лишь намного ниже Ламобагара мы стали сплаваться по Аруну вдвоем. До Нума и немного далее препятствия на этой реке достаточно сложные (5-6 категории сложности), но проходимые. Перед Кханбери река замедляет свой бег, разбивается на протоки. Такой характер она имеет и после Тумлингтара. Ниже Ахнува Белтар Арун поворачивает на юг в область Махабхарат и входит в ущелье, в котором расположен ряд порогов 4 и 5 категории сложности (к.с.). Камней в русле почти нет. Основные препятствия -- валы и "бочки". Лишь незадолго перед встречей с Сун-Коси и Тамуром Арун успокаивается вторично и окончательно. После слияния с ними река называется уже Сапт-Коси. Она сначала протекает в красивом ущелье, а через час сплава вырывается из Гималаев на равнину (далее она будет медленно ползти к Гангу). На этом сплав заканчивается. Финишировали в Чатаре -- селении на левом берегу реки. Арун от устья Баруна оказался достаточно сложной рекой, и мощные пороги на нем часто заставляли нас работать в полную силу, высокие валы не раз накрывали с головой. Но никаких чрезвычайных происшествий (переворотов, поломок и прочего) во время сплава у нас не случилось. После прибытия в Чатару добрались на джипе до Дхарана, а оттуда на автобусе -- до Катманду. Сразу после этого из-за некоторых семейных обстоятельств Саша вынужден был уехать домой (через Дели), и я остался один наедине со своими планами.

Через день отправился к рекам Бхоте-Коси и Сун-Коси, по которым проходит водный маршрут с Шиша Пангмы. Вместе с портером на автобусе доехали до Барабизе, и на другом автобусе -- до Кодари, находящегося на границе с Тибетом (Китай). Отсюда прекрасно виден тибетский городок Кхаса с характерной для Тибета многоярусной планировкой. Кодари и Кхасу разделяет мост через Бхоте-Коси, который и является границей между Непалом и Китаем. Через мост пролегает дорога между Катманду и Лхасой -- столицами Непала и

Тибета. И здесь единственный пограничный пункт, через который пропускают иностранцев из Непала в Китай или обратно.

Сплав на катамаране начал примерно в одном-двух километрах ниже Кодари. Здесь на Бхоте-Коси препятствия 5 и 6 категории сложности. После Татопани и Тенгтали река протекает в каньоне 5-6 к.с. Перед Барабизе Бхоте-Коси успокаивается. А через два километра она впадает в Сун-Коси, по которой я продолжил сплав. Вскоре пришлось сделать обнос катамарана: река была перекрыта гидроплотинной (она находилась примерно на полпути между Барабизе и Ламосангу). За Ламосангу через Сун-Коси перекинут мост; от него по левому берегу дорога уходит в Джири -- стартовую точку пешего маршрута в район Эвереста. На участке от плотины до Долалгхата сложных препятствий нет. Затем Сун-Коси отходит от автомобильной дороги и поворачивает на юго-восток. В Долалгхате попрощался с портером, который до этого места шел по берегу с моим рюкзаком. Нагрузив катамаран своим имуществом, стал сплавляться по Сун-Коси один. В районе Думджи и перед Тама-Коси, левым притоком Сун-Коси, на реке встретились пороги 3-4 к.с. Примерно такого же класса препятствия оказались перед и после Ликху Кхолы. Но самые опасные пороги Сун-Коси находятся после ее левого притока Нолунг перед Дудх-Коси. На этом участке -- 3 мощных струйных порога "Хоркхапур" 5 категории сложности. После впадения в Сун-Коси ее левого притока Дудх-Коси, стекающего с Эвереста, река немного успокаивается. Но до слияния ее с Аруном на ней встречается еще несколько локальных мощных порогов 4-5 к.с. После слияния Сун-Коси с Аруном (а через 200 м и с Тамуром) я уже во второй раз сплавился по Сапт-Коси и опять же закончил маршрут в Чатаре, откуда через Дхаран вернулся в Катманду.

И, наконец, наступил черед последней реки в моих планах сплава, Трисули. На ней я с самого начала был один. Стартовал в Трисули Базаре, куда добрался из Катманду автобусом. Сборку судна наблюдало около ста (или еще более) зрителей -- половина городка высыпала на берег. А собственно сплав от Трисули Базара до Нарайангхата особо описывать нечего. Река оказалось самой простой (3-4 к.с.) из всех рек, пройденных мною в Непале. Но так как почти на всем ее протяжении (за исключением первого участка) вдоль нее идет автомобильная дорога (связывающая Катманду с Дели) с интенсивнейшим движением транспорта, то Трисули является самой популярной для сплава интуристов рекой Непала (Сун-Коси -- на втором месте). Здесь десятки туристских фирм на больших плотках (рафтах) сплавляют сотни зарубежных туристов.

Гиды-профессионалы, ведущие эти рафты, умудряются внушить своим клиентам-туристам, что Трисули -- очень-очень опасная река, и на каждом метровом вале эти туристы визжат от восторга. Много ли человеку надо?

Закончив сплав по Трисули, я в последний раз вернулся в Катманду. Затем за 450 рупий (около 15 долларов США) купил автобусный билет до Дели, добрался на автобусе до Байрахавы, пересек непало-индийскую границу и на другом автобусе доехал до столицы Индии.

Эти 1,5 дня непрерывной тряски в пыли (от границы до Дели) навсегда останутся в моей памяти, но не как лучшее воспоминание. Побродив в течение дня по столице Индии, сел в автобус, следовавший в международный аэропорт. Правда, перед этим произошло небольшое ЧП. Я на некоторое время оставил без присмотра свой рюкзак на автовокзале. А когда вернулся, не обнаружил его на месте. Оказалось, что местные полицейские, боясь террористического акта, уволокли мой рюкзак к себе. И мне пришлось в течение часа доказывать, что я не террорист. Впрочем, доказал.

В международном аэропорту Дели меня ждал неприятный сюрприз -- нужно было платить за пользование аэропортом 300 индийских рупий (то есть 20 американских долларов). К счастью, они у меня оказались (но ведь запросто могли и не оказаться, так как о таких "услугах" аэропортов я ничего до этого не слышал -- в Советском Союзе мы всегда вылетали из аэропортов бесплатно). Вечером 14 мая 1990г. рейсом Аэрофлота я вылетел из Дели в Москву. На этом экспедиция закончилась.



Теперь о полученных впечатлениях. Непальцы -- очень приветливы, дружелюбны, однако воруют. Во время отдыха на берегу при сплаве по Трисули у меня украли ветровку с деньгами и паспортом. Пришлось получить в нашем посольстве документ о возвращении на родину (лист бумаги с моей фотографией и печатью посольства; при пересечении непальско-индийской границы один из белых "форинерс" -- зарубежных туристов -- ехидно спросил у меня: "Это такой у тебя паспорт?", пришлось, сделав невозмутимый вид, ответить: "Да"). Впрочем, что мне не понравилось в непальцах и индийцах, так это то, что они за малейшую помощь тебе (например, на один метр передвинуть рюкзак; причем эту помощь они оказывают по своей инициативе без какой-либо твоей просьбы) тут же требуют денег и устраивают большой скандал, если ты им сразу не заплатил.

В Непале очень дешевые гостиницы и проезд в рейсовых автобусах, причем по ширине три места в таком автобусе равны нашим двум. А так как мы с Сашей -- далеко не хилые ребята (экс-спортсмены-гребцы), то третьему человеку (непальцу) приходилось на одной скамейке с нами несладко (впрочем, и нам тоже). Дешева и местная еда (европейская, конечно, значительно дороже). Поэтому мы все время ели дал-бат (рис с овощами -- самую дешевую непальскую пищу) и пили непальский чай с молоком (чай -- великолепный, очень вкусный). Катманду -- маленький симпатичный город (хотя и грязный). К концу экспедиции я знал его не хуже Москвы и без особой опаски ходил по его пригородам в ночное время (грабежи в Непале практически отсутствуют). Перемещаться по Катманду можно по-разному (в зависимости от толщины твоего кошелька) -- пешком, на велорикшах, на автомобиле-такси, на мотороллерах-такси, на "темпо" (мотороллерах, едущих по определенному маршруту, с кабинкой для шести пассажиров). "Темпо" -- самый дешевый вид транспорта (если не считать вечно переполненных рейсовых городских автобусов, на которых люди висят гроздьями). Он примерно в десять раз дешевле велорикш. К сожалению, в Катманду (да и во всех равнинных непальских и индийских городах и поселках) нужно опасаться пить некипяченую воду -- в воде из водопроводных труб полно болезнетворных микробов; многие непальцы из-за этого болеют. Поэтому нужно пить либо чай, либо "бутылочную" минеральную воду или "Кока-Колу" (или что-нибудь подобное). Однако в горах ситуация меняется. С одной стороны, резко дорожает "Кока-Кола" в местных магазинчиках и ресторанах. А с другой стороны, вода из ручьев становится совершенно безопасной (в горах микробов нет).

Во время треккинга и сплава по реке я постоянно пил воду из горных ручьев, и меня ни разу не "пронесло". Очень интересно совершать треккинг по горным тропам. Они беспрерывно то лезут вверх, то спускаются вниз, часто пролегают по подвесным мостикам через горные речки, время от времени проходят мимо многоярусных рисовых полей. Во время сплава по Аруну встретилось много диких обезьян. Сначала это было необычно, но затем мы к ним привыкли. И самое главное. В этой экспедиции я впервые почувствовал себя человеком мира, именно всего мира, а не только гражданином СССР. Я ощутил ту свободу, которую прежде в СССР не мог ощутить. Я свободно общался с "форинерс" со всего мира, и никто не стоял между нами. Идеологические барьеры исчезли, и общение с простыми американцами, англичанами, немцами доставляло огромное удовольствие. Непал был первой заграничной страной, в которой я побывал, но с него начала осуществляться моя детская мечта о путешествиях по всему свету.

Итак, моя первая гималайская водная экспедиция завершилась. Прошла она успешно -- были пройдены непальские реки Барун, Арун, Бхоте-Коси, Сун-Коси и Трисули. Но я знал, что непременно вернусь в Непал опять. Ведь мною еще не были пройдены другие реки, стекающие с восьмитысячников, и, в первую очередь, Дудх-Коси. Я уезжал, чтобы вернуться.

*"Сплав по Дудх-Коси и восхождение  
на Эверест одинаково опасны"*

Крис Бонингтон,  
руководитель британской  
экспедиции на Эверест.

### **ДНЕВНИК СПЛАВА С ЭВЕРЕСТА (ВТОРАЯ ГИМАЛАЙСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ)**

**29 марта** 1991г. Рейсом Аэрофлота 561 прилетел из Москвы в Катманду. Делали посадку в Объединенных Арабских Эмиратах. Познакомился в самолете с альпинистами Сергеем Овчаренко и Александром Морозом. Они летят на разведку Аннапурны с прицелом на 1992г.

Прибыли в Катманду поздно, Министерство туризма уже было закрыто.

**30 марта.** Суббота, выходной день. Министерство туризма и Центральный иммиграционный офис (ЦИО) не работали. Весь день ходил по частным туристским фирмам, связанным с Тибетом (чтобы обсудить возможность проведения там экспедиции), но либо они были закрыты, либо на месте оказывались лишь мелкие чиновники, приглашавшие зайти завтра.

**31 марта.** Оплатив в Растра Банке свои путешествия, пошел в Министерство туризма к секцион-офицеру, заведующему рафтингом (сплавом). Сообщил ему, что хочу спуститься с Эвереста по Лобуче Кхоле, Имджа Кхоле, Дудх-Коси и другим рекам от селения Лобуче (4930 м над уровнем моря) до Чатары (100 м), а затем сплавиться по реке Тамур (стекающей с Канченджанги). Показал сопроводительные письма. Офицер сказал, что по Дудх-Коси в одиночку еще не сплавливались, но в принципе это возможно. Для этого мне нужно будет оплатить все расходы, связанные с офицером связи, присутствие которого в экспедиции обязательно. Велел прийти завтра. Так был потерян день. Конечно же, я не прохлаждался, а бегал по туристским фирмам, связанным с Тибетом и Сиккимом (там тоже хочу сплавиться по реке Тиста).

**1 апреля.** Утром сдал паспорт в ЦИО для продления визы на 14 дней. В Министерстве туризма секцион-офицер дал мне подписать бумагу о том, что я готов нести расходы на офицера связи. И снова велел прийти на следующий день. В ЦИО забрал свой паспорт с продленной визой.

**2 апреля.** Секцион-офицер сказал мне, что все бумаги готовы и показал мне пермиты и "позволяющее" письмо, но им еще не подписанное. Однако сперва нужно договориться с кем-нибудь из специалистов Министерства туризма, чтобы он согласился стать офицером связи. И привел мне первого претендента. Я, по наивности, думал, что ста долларов потенциальному офицеру связи вполне хватит, но он безапелляционно потребовал шестьсот (а у меня было всего 520 долларов, и я полагал, что это -- большая сумма, ибо за всю первую пятидневную экспедицию в Непале я потратил 200 долларов, причем часть денег -- 40 долларов -- тогда у меня украли). Естественно, 600 долларов я обещать не мог, и претендент No.1 с надменным видом ушел. Секцион-офицер был недоволен, но через некоторое время привел претендента No.2. Тот тоже уперся в 600 долларов (как выяснилось позже, это была стандартная плата за водные экспедиции). Пришлось расстаться и с кандидатом No.2. Мой непальский друг, по частному приглашению которого я прибыл в Непал, занялся "уламыванием" секцион-офицера, всячески подчеркивая, что я один, прилетел из СССР и сумма в 600 долларов мне не по карману. Обработка продолжалась около 3 часов с изменением темы обсуждения то на внутривнутриполитическую ситуацию в Непале, то на внешнеполитическую деятельность СССР, поговорили и о низкой зарплате государственных служащих в Непале... Короче, через 3 часа секцион-офицер привел мне совсем молодого офицера Министерства туризма, почти не говорящего по-английски. Через моего друга удалось договориться с ним об 11000 рупий плюс на его страховку 218 рупий (официально 1

доллар был равен 33 рупиям), то есть в сумме получилось 340 долларов. Таким образом, у меня осталось еще 180 долларов. Если скромно жить, то этих денег хватит.

**3 апреля.** Полдня провел в ЦИО -- пытался получить пермит на треккинг (пешую заброску) в район Аннапурны (стоит 90 рупий за неделю плюс 200 рупий за вход в национальный парк). Почти все оформили, однако сказали, что выдадут пермит лишь в начале мая.

Другую половину дня бродил по Катманду в поисках подробных карт Сиккима, Каракорума и района Нанга Парбат, но без особого успеха.

**4 апреля.** Утром выехали автобусом из Катманду в Джери. Перед отъездом при свидетелях передал 11218 рупий офицеру связи. Теперь я ему ничего не должен, и все свои расходы в экспедиции (на еду, ночлег и транспорт) он будет оплачивать сам.

В Джери приехали вечером -- уже стало темнеть. Нашел дешевую гостиницу (5 рупий за койку). В ней дал-бат (рис с овощными бульоном и приправами) стоит 15 рупий. Сказал хозяину гостиницы, что мне нужен портер. Договорились, что завтра утром он предложит мне желающих.

Офицер связи со мной практически не контактирует -- то ли из-за незнания английского языка, то ли считает, что у него в экспедиции единственная функция -- в случае инцидента со мной сообщить об этом в Министерство туризма.

**5 апреля.** Два часа торговался с потенциальными портерами (они желали получать по 200-250 рупий в день при том, что их питание будет их проблемой). Имея опыт предыдущей гималайской экспедиции (когда в районе Макалу мы давали портерам по 50 рупий в день, а на еду уходило ежедневно по 50 рупий на человека), хотел предложить им такую же раскладку, но удалось лишь сговориться на варианте: "моя" еда плюс 94 рупии в день (вернее, 1600 рупий за 17 дней -- к этому сроку я планировал дойти на катамаране до Вапсы, а там отпустить портера).

В 10 часов тронулись в путь. Вес груза -- по 35-40 кг на каждого. Портер (кстати, он не шерп) несет пакет с трубами каркаса катамарана длиной 2,2 м. Видно, что он в неплохой физической форме. Тропа то лезет вверх, то резко спускается... Это характерно для Гималаев. Заночевали в селении Шивалайя на берегу речки Кхимти Кхола.

**6 апреля.** С утра пошел затяжной подъем, затем -- большой равнинный участок и, наконец, крутой спуск к ручью. Заночевали перед рекой Ликху Кхола.

**7 апреля.** Пересекли Ликху Кхолу. В Кенджа -- полицейский проверочный пост (вылавливают туристов без пермитов). Далее, почти до Сети -- очень крутой подъем. Полз по нему, обливаясь потом. Пришлось выслушать неоднократные ехидные замечания проходивших мимо белых туристов по поводу моего большого груза. Такие рюкзаки в здешних местах таскают только портеры, а для белого человека это - просто неприлично. Никто из туристов здесь не носит рюкзак весом более 10-15 кг (а многие женщины и некоторые мужчины даже легкий рюкзак отдают нести портеру). Издевательские реплики слышу третий день подряд. Финишировал в Сети. Я чем-то отравился.

**8 апреля.** В связи с плохим самочувствием из-за отравления, а также из-за того, что мне надоело "неприлично" выделяться среди треккеров, решил нанять до Намчебазара второго портера, чтобы он нес мой рюкзак. Договорился с одним из местных парней об оплате -- 550 рупий плюс питание за мой счет. Идти без груза стало легко, появилась возможность (и желание) пообщаться с белыми треккерами. Познакомился с англичанином, американцем, американкой и девушкой из ЮАР. Впрочем, мой уровень английского недостаточно высок для свободного общения, и я многого не понимал. Прошли перевал Ламджура Ла (3530 м). Перед ним -- великолепные рододендроновые леса. Яркие красные цветы рододендрона на высоте смотрятся с особым восторгом.

На перевале ветер полоскал сотни белых тряпочек (такова одна из непальских традиций, связанных с религией). После спуска пересекли речку Джунбеси Кхола и заночевали перед Саллунгом. Цены на еду стали расти. Стоимость дал-бата выросла с 15 рупий (в Джери) до

20, а "Пепси-Колы", "Фанты", "Кока-Колы" -- соответственно с 10 (а в Катманду вообще было 6) до 30. Поэтому от прохладительных напитков пришлось отказаться. Употребляем в пищу только дал-бат и чай. Такая ситуация для меня привычна -- всю первую гималайскую экспедицию мы с моим напарником "сидели" на дал-бате и чае, так как такой "комплекс" -- самая дешевая пища в Непале. Планирую питаться в основном дал-батом и чаем и сейчас, во время второй экспедиции. Такая ограниченность в меню и дешевизна рациона вызывают недовольство портеров, привыкших к более богатым клиентам. Они желают мяса и пива. Но это слишком дорого для меня, и приходится отказываться.

**9 апреля.** Пересекли Бени Кхолу и после спуска вышли к Дудх-Коси в районе Джубинга. Отсюда общее направление треккинга меняется с восточного на северное, и путь к Эвересту далее лежит вдоль Дудх-Коси. Осмотрел реку возле моста. Пороги 5 и 6 категории сложности. Уровень воды невысокий, но сплавляться можно. Заночевали перед Кхарикхолой. Здесь "Пепси-Колу" продают уже за 40 рупий.

**10 апреля.** Пересекли две речки и дошли до селения Шурке, лежащего на берегах Шурке Кхолы.

**11 апреля.** Прошли Чаумрикхарку, откуда тропа идет к аэропорту Лукла, Чаплунг. Пересекли Кусум Кхолу. После Чхутравы перешли на другой берег Дудх-Коси. Прошли Пхакдинг. В районе Бенкара вернулись на правый по пути (но левый орографический) берег Дудх-Коси и заночевали в Монджо в 20 метрах от полицейского проверочного поста. По описанию Майка Джонса (а это -- единственный для меня источник информации о Дудх-Коси), я нахожусь на очень крутом (падение около 80 м/км) и едва ли не самом опасном участке реки. Однако то, что я вижу в действительности, несколько меня успокаивает: хотя на реке много порогов 5 и 6 (высшей) категории сложности, но этот участок в целом вполне проходим, да и с уклоном Майк Джонс ошибся -- здесь (как я подсчитал по линиям равной высоты) около 30 м/км. Появилась уверенность, что смогу нормально сплавиться.

**12 апреля.** На полицейском посту с меня "содрали" 250 рупий за вход в национальный парк "Сагарматха" (непальское название Эвереста). Это был совершенно неожиданный для меня финансовый "прокол", так как еще до Монджо из-за высоких цен на портеров и еду я стал подсчитывать оставшиеся деньги, которых теперь лишь при жесткой экономии могло хватить на возвращение в Катманду после завершения экспедиции. А тут еще потеря 250 рупий... Не было другого выхода, как в максимально возможном темпе идти, идти и идти -- с 6 до 19 часов. В Джорсейле оставили часть снаряжения, не нужного для сплава по верхнему (маловодному) участку маршрута -- часть труб, запасные весла, запасные надувные подушки, веревки, карабины, котел и те 4 банки тушенки, которые я привез из Союза. Затем шли вдоль реки до места впадения в Дудх-Коси ее правого притока Бхоте-Коси и, перейдя через мост, поднялись в Намчебазар. Здесь расстался со вторым портером и снова понес рюкзак сам. Далее, после Кхумджунга, опять спустились к Дудх-Коси, перешли через очередной мост и по монотонному "тягуну" поднялись до буддистского монастыря Тьянгбоче. Я мысленно окрестил этот участок пути "дорогой аббатов" (по аналогии с известным произведением "Биттлз"). Здесь тропа идет уже параллельно реке Имджа Кхола, но самой реки не видно. Заночевали в Тьянгбоче (3867 м над уровнем моря). Здесь уже дал-бат стоил 30 рупий, а койка -- 10.

**13 апреля.** Встал, как всегда, в пять и пошел фотографировать Эверест (8848 м) и Лхотзе (8516 м) -- первую и четвертую вершины мира. Дело в том, что обычно днем из-за облаков Эверест издали не виден, а увидеть его и Лхотзе можно (по крайней мере, с большой вероятностью) только рано утром. Я сделал несколько снимков. Поели и -- в путь. Спустились к Имджа Кхоло. На реке в районе моста -- три непроходимых порога. Перешли на правый орографический берег Имджа Кхолы, прошли Пангбоче. После Тсуру двинулись вдоль реки Лобуче Кхола. Перед Пхериче перешли на левый берег Лобуче Кхолы. Дошли до Дугхлы (4600 м). На имевшейся у меня карте было показано, что Лобуче Кхола образуется из двух ручьев, стекающих с левого и правого крыльев ледника Кхумбу. Правый начинается

якобы возле селения Лобуче (4930 м), а левый -- выше Дугхлы. Однако в действительности левый ручей только образовывался у Дугхлы, а чтобы узнать насчет правого ручья, нужно было перейти на правое крыло ледника Кхумбу и подняться к Лобуче. Портера и груз я оставил в Дугхле и дальше пошел налегке. Лобуче -- последний населенный пункт на пути к Эвересту. Перейдя на правое крыло ледника Кхумбу, я увидел, что и здесь никакого ручья нет, а только снег и лед. Это означало, что река Лобуче Кхола образуется (из растаявшего льда ледника Кхумбу) у селения Дугхла (4600 м). Но ради интереса я все равно дошел до селения Лобуче, а затем поднялся еще выше на высоту более 5000 м. Стало темно, пришлось спуститься обратно. Из Лобуче, к сожалению, из-за массива Нуптце Эверест и Лхотзе не просматриваются, но виды снежных вершин вокруг просто потрясающие. В трех отелях Лобуче -- дикие цены на продукты питания. Дал-бат стоит 45 рупий, а четырехрупийное (в Катманду) печенье -- 30 (к слову, койко-место -- 15 рупий). Однако туристов-треккеров здесь очень много. Австрийцы, швейцарцы, канадцы, немцы...

**14 апреля.** Рано утром вернулся в Дугхлу. Вдвоем с портером собрали катамаран, и начался сплав по реке Лобуче Кхола. Портер нес рюкзак, а я сплавлялся без груза. От Дугхлы до Пхериче (4252 м) Лобуче Кхола представляет собой маловодную речку, усыпанную камнями. Приходилось много раз обносить катамаран через эти камни. Ниже Пхериче река входит в каньон. Отсюда начинала сплав группа Майка Джонса. В апреле 1991г. в каньоне было много габаритных непроходов. Впрочем, встречались и проходимые сливы высотой 1,5-2 м. Так продолжалось до впадения Лобуче Кхолы в Имджа Кхолу. От этого места мы с портером занесли катамаран на 2,5 км вверх вдоль Имджа Кхолы почти до селения Дингбоче (4343 м), и я сплавился по ней. Кстати, Имджа Кхола рождается в низовьях ледника Лхотзе, то есть она стекает с массива восьмимысячника Лхотзе. Верхний участок Имджа Кхолы, по которому я сплавился, с точки зрения препятствий аналогичен ранее пройденной Лобуче Кхоле. После слияния с Лобуче Кхойлой "водность" Имджа Кхолы увеличилась, и при том же уклоне порядка 45 м/км препятствия стали более опасными (отдельные пороги -- пятой и высшей, шестой, категории сложности), но было по-прежнему много габаритных непроходов. Не дойдя километр до селения Шомаре, сплав на сегодня прекратил. Итак, первый сплавной день позади. Все идет прекрасно.

**15 апреля.** Продолжил сплав. Перед мостом у Пангбоче река на какое-то время успокоилась, чтобы затем ворваться в непроходимо узкую расселину под мостом. Далее следовал ряд сложных порогов (5-6 к.с.). Ниже Пангбоче, перед тремя непроходимыми порогами водопадного типа в районе моста через Имджа Кхолу, сплав пришлось прервать, так как ниже, вплоть до Намчебазара, шло ущелье, "утыканное" габаритными непроходами. Разобрали катамаран и сделали обнос за Намчебазар до "стрелки" Дудх-Коси и Бхоте-Коси.

**16 апреля.** Оставили все ненужные для сплава вещи в селении Джорсейл (там же, где оставляли вещи ранее). Собрали катамаран недалеко от слияния Дудх-Коси и Бхоте-Коси, и сплав продолжился. Отсюда до Джорсейла на Дудх-Коси следуют один порог 6 категории сложности и ряд порогов 4 и 5 к.с. Ниже Джорсейла до селения Чумо -- ряд порогов 5-6 к.с. После Чумо встретился непроходимый завал из больших камней. Перед мостом возле Бенкара -- снова порог 6 к.с. Далее, после нескольких препятствий 4-5 к.с., следовали три непроходимых порога. За ними -- порог шестой категории сложности. А потом был спокойный участок длиной около 1 км. Перед Пхакдингом в сложном пороге торчало бревно. Заночевали напротив селения Пхакдинг в туристском кемпинге (плата за койку -- 10 рупий).

Мое появление с катамараном вызвало в кемпинге большой интерес не только среди непальцев, но и среди белых иностранцев. Ко мне подходили американцы, немцы, австрийцы. Удивлялись, разводили руками.

**17 апреля.** От Пхакдинга до селения Гхат следовал ряд порогов 5 и 6 категории (один из них очень серьезный -- у Чхутравы), а за ними (в районе Чаумрикхарки) -- непроходимый водопад. Примерно через 1,5 км, в месте, приблизительно соответствующем проекции селения Лукла на реку, я временно прекратил сплав по Дудх-Коси, так как ниже этого места

на реке за 4-метровым водопадом шли водопад высотой примерно 7 м и ряд абсолютно непроходимых порогов, образованных большими глыбами. Ниже Шурке и почти до Джубинга следовал трудноразведываемый участок с большим количеством непроходимых порогов. Мы разобрали катамаран и успели дойти до Шурке, когда стало совсем темно.

Во время сплава я практически не видел офицера связи. Он шел по прекрасной верхней тропе, следил за мной оттуда и вниз в ущелье ко мне не спускался. Впрочем, говорить с ним все равно было не о чем.

**18 апреля.** В 5.30 портер ушел за оставленными вещами в Джорсейл. Я тем временем пересчитал деньги -- в наличии оставалось только около 1300 рупий (500 рупий я отдал портеру в первый же день пути в качестве аванса). До Джубинга идти около суток (полдня сегодня и полдня завтра) плюс сборка катамарана. При самой жесткой экономии за это время на еду и портера "вылетит" не менее 300 рупий. Стало быть, для портера остается 1000 рупий, и возможен лишь один вариант расплаты -- предложить ему не за 17 дней 1600 рупий, а за 15 дней -- 1500 (то есть ежедневная плата увеличивается до 100 рупий, но общая на сто падает). В 12 часов вернулся из Джорсейла портер. Я предложил ему новый вариант оплаты, он с большой неохотой принял его. Мы перегруппировали груз и тронулись в путь. Дошли до Кхарте, где и остановились на ночевку.

**19 апреля.** Дошли до Джубинга. Отдал портеру полагавшиеся ему 1000 рупий, съели дал-бат, и деньги кончились (даже не хватило на чай). Решил продать фотоаппарат "Смену" (оставив себе только "Зенит"). К моему огромному удовольствию, это удалось сделать довольно удачно -- за 390 рупий (в Катманду давали только 100), а новая капроновая веревка пошла за 150. Итак, у меня появилось 540 рупий -- этого уже может хватить (хотя и на самом пределе) для того, чтобы успешно завершить сплав, добраться до Тапледжунга, сплавиться по Тамуру и из Чатары через Дхаран уехать в Катманду. Решил, что если все-таки денег не хватит, то уже после Тамура в Дхаране буду продавать "Зенит" (в Катманду за него давали 1200 рупий). Купил в Джубинге сухого риса на 20 рупий и 4 маленьких пакета с вермишелью (одноразового использования) по 8 рупий каждый. Сахар у меня кончился, но заварки осталось очень много, так что насчет чая не приходится волноваться. К тому же остались 4 банки тушенки и полбанки быстрорастворимого кофе. Спустились с портером к Дудх-Коси и прошли немного вверх по течению, а затем собрали катамаран. Вскоре, сфотографировав на прощанье прохождение мною одного из участков реки, портер ушел -- он очень спешил успеть дойти куда-то дотемна, а я не возражал, так как мне в этом случае не надо было платить за его ужин. По правому берегу ушел и офицер связи. Затем я сплавился по Дудх-Коси около 1 км, при этом прошел несколько порогов (5 и 6 к.с.), и причалил к левому берегу для ночевки. Итак, теперь я остался один, и в случае чего -- мне никто не поможет. К тому же участок ниже Джубинга не проходила команда Майка Джонса -- она не смогла разведать этот участок по берегу, а идти без предварительной пешей разведки не решилась и уехала в Катманду. Потом, правда, она залетела на вертолете в Ламидаду и сплавила оттуда по Дудх-Коси до Сун-Коси, но участок ниже Ламидады -- совсем простой. А вот около 60 километров реки между Джубингом и Ламидадой для меня -- полная загадка. Придется опять идти в стиле первопрохождения. Впрочем, не в первый раз.

**20 апреля.** После Джубинга на реке встретился ряд порогов 5 и 6 к.с. А через 2-3 км ниже моста начинался очень сложный участок Дудх-Коси. При уклоне порядка 30 м/км резко (по сравнению с каньонами возле Намчебазара и Шурке) вырос расход воды, и река стала крайне опасной. Во время припечатывания катамарана к камню река уже не составляет труда разломать судно. Дудх-Коси в основном протекает в глубоком каньоне с отвесными и полуотвесными стенами, разведка крайне затруднена. Причалил для ночевки перед селением Чхи недалеко от небольшого моста через реку.

**21 апреля.** Рано утром пошел на разведку каньона ниже Чхи и последующего участка до селения Вапса. Так как с верхней тропы из-за зарослей кустарника и деревьев мало что можно было увидеть, я решил идти обратно вдоль берега Дудх-Коси. Из-за скальных

обрывов, встречавшихся довольно часто, приходилось обходить их поверху -- для этого необходимо было подниматься по вертикали каждый раз метров на триста через кустарник или по гладким скалам. Это отняло много сил и времени. Поэтому к 18.30 я еще не дошел до своего лагеря, хотя до него и оставалось метров триста по реке. Попасть быстро в лагерь мне не позволял очередной скальный обрыв -- нужно было опять искать обходной путь. Однако стало быстро темнеть (по опыту предыдущих дней я знал, что к 19 часам наступит ночь). В моем распоряжении оставалось только полчаса светового дня. Я из последних сил рванул вверх -- сначала по скалам, затем по осыпи. Однако время опередило меня, и в 19 часов, когда стало совсем темно, я все еще полз по камням. В темноте наощупь перебрался на очередную осыпь и полез по ней вверх, пока не уперся в вертикальную скалу, преградившую мне путь. Справа от нее шел скальный желоб, по которому можно было очень даже легко скатиться вниз. А слева был обрыв, и в темноте нельзя было определить, возможен ли спуск по нему (как станет ясно утром следующего дня, спуск по десятиметровому вертикальному обрыву без веревки был невозможен даже днем). Перед скалой росло небольшое деревце, и мне пришлось провести ночь, сидя на нем. Ночь была холодная, так что поспать не удалось. Утром, чтобы выбраться на верхнюю тропу, пришлось спуститься обратно к реке, пройти вдоль берега в противоположную от лагеря сторону еще метров двести и только после этого по осыпи подняться на тропу. Так как я сутки не ел и не спал, то добрался до своего лагеря с вполне понятной надеждой. Но и тут получил от судьбы жестокий щелчок: мешок с моими личными вещами исчез. Вместо него валялись только карты и фотопленки. Я был основательно ограблен. Лишь старая латаная-перелатаная пуховка, к моему счастью, была брошена на камни. Были похищены: синтепоновый спальный мешок, коврик, ветровка, две пары шерстяных носков, две футболки, майка, штаны, большие полиэтиленовые мешки и куча мелких предметов (в 1990г. на реке Трисули у меня украли ветровку с паспортом и деньгами; но так много вещей сразу -- впервые). С учетом того, что из-за большого веса снаряжения я не брал в Непал палатку, теперь мне предстоит в дальнейшем спать на земле в одной лишь пуховке, а для ног придется использовать прорезиненный мешок для накачки гондол.

**23 апреля.** Сплав продолжил. Ниже Чхи на протяжении 2 км (почти до Андхери) обнаружил ряд порогов 6 к.с., в том числе 3-метровый водопад, а также два габаритных непрохода. Этот участок проходил без рюкзака (его я занес вперед -- до Андхери -- утром). Река, временно повернув на восток, немного успокоилась, но до селения Вапса еще встретилось несколько порогов 5 и 6 к.с. На этом участке два моста, один из которых был очень низким (пришлось катамаран проводить под ним). Зачалился для ночевки на правом берегу против Вапсы.

**24 апреля.** После Вапсы открылся каньон длиной около 6 км с препятствиями 6 и 5 к.с. Он тянется почти до правого притока Конгу Кхола. Затем на расстоянии около 4 км следуют пороги 5 категории сложности. И за километр до левого притока Хинку Кхола меня ожидал порог-"сюрприз". Разведка его затруднена скалами как на правом, так и на левом берегах. Сначала река перед большим валуном у правого берега сбрасывается справа налево через 2-2,5 метровые сливы, затем наваливается на скалу левого берега и, образуя мощный трек, уходит вправо, за все тот же большой валун. Что происходит дальше, с правого берега не видно. На разведку нужно было потратить несколько часов (правый берег почти отвесом уходил вверх метров на триста), река не разбивалась на протоки, а целиком после трека уходила за правобережный большой валун, и я рискнул пойти без разведки дальнейшей части порога. И, как оказалось впоследствии, напрасно. Это была моя первая (и, надеюсь, последняя) ошибка при сплаве. Итак, после мощнейших 2-2,5 метровых сливов катамаран швырнуло в трек... Когда судно обогнуло огромный валун у правого берега, я неожиданно увидел, что далее вся река с ходу протискивается в щель шириной 1 метр (мой катамаран имел ширину 2,2 м), образуя за ней водопад 2 м высотой. Катамаран навалило на камень и начало разламывать. Ничего другого не оставалось, как поставить его на бок (сам я при этом

находился между гондолами) и в таком вертикальном положении пройти эту щель. После падения с водопада бурлящий поток оторвал меня от катамарана и вырвал из рук весло. Через несколько метров после первого водопада шла вторая метровая щель с еще одним двухметровым водопадом. Меня бросило туда. На некоторое время я погрузился в белую пену, ничего не видя вокруг, а после падения с водопада течение утащило меня под воду, и не сразу удалось всплыть. Вынырнув, я сумел залезть на большой камень и приготовился к прыжку. Через некоторое время через вторую щель протащило и катамаран, поломав при этом одну из дюралевых труб (диаметром 40 мм и толщиной 2 мм), составляющих каркас. Я прыгнул в сторону катамарана, подплыл к нему и с помощью запасного весла зачалил его уже через двадцать метров. Во время протаскивания катамарана через вторую щель с него сорвало рюкзак, который теперь плавал возле судна, соединенный с ним куском веревки.

Потребовалось два часа ремонта, чтобы катамаран был снова готов к плаванию. А через 100-150 метров меня ждал очередной двухметровый водопад под пешеходным мостом. Затем река успокоилась. Слева в Дудх-Коси впал ее левый приток Хинку Кхола, и через пару километров сплава по спокойной реке я пристал для ночевки к правому берегу. Да, впечатлений сегодня было более, чем достаточно.

**25 апреля.** К сожалению, мои злключения не кончились. Утром, перетаскивая катамаран по камням, я неудачно нагрузил левую ногу и надорвал крестообразную связку мениска, и весь день мне пришлось провести на одном и том же месте -- я был не в состоянии двигаться по земле и тем более сплавляться по "шестерочной" реке. К вечеру боль немного затихла, и я смог расправить ногу. Как назло, кончились все продукты, и теперь придется еще одни сутки абсолютно ничего не есть (я планировал днем подняться наверх, к селениям, но теперь не могу). Чтобы заглушить чувство голода, весь вечер пил чай без сахара (заварки у меня осталось еще много). Настроение -- препаративейшее. Хочется домой.

**26 апреля.** К утру боль в связке стала еще тише, и я решил сплавляться. После нескольких сот метров спокойной воды, когда оставалось менее километра до впадения в Дудх-Коси Хонгу Кхола, левого притока, река преподнесла мне очередной сюрприз -- водопад 3,5 м высотой. Его проходить можно было только впритирку к скале правого берега, так как левая часть водопада представляла собой косой слив, и переворот судна при прохождении здесь был бы практически неизбежен. Из-за травмы ноги обнести водопад я был не в состоянии, поэтому дилемма "проходить или не проходить водопад" передо мною не стояла -- нужно было прыгать с него. Заход получился удачным, а вот при "приводнении" катамаран стал угрожающе накреняться, и мне пришлось кинуться -- для баланса -- на поднимающуюся часть гондолы, в итоге все закончилось благополучно. Катамаран в нормальном положении понесся дальше по сливам, валам и "бочкам". Через 150-200 м после первого водопада встретился еще один очень сложный порог с 2,5-метровыми сливами и "бочками". Катамаран был в очередной раз на грани переворота, который опять удалось избежать.

Сразу за этим порогом в Дудх-Коси впадает Хонгу Кхола, голубой цвет воды сменяется желто-зеленым, а долина расширяется. Примерно через 4 км после Хонгу Кхола, сразу за селением Бархугхат, находится еще один порог высшей категории сложности -- очень длинный (около 2 км протяженностью) с мощнейшими 2-2,5 метровыми сливами и "бочками". Но он расположен не в каньоне и прекрасно разведывается по любому берегу.

Сразу за порогом я пристал к правому берегу для ночевки. Хотелось верить, что самая опасная часть маршрута осталась позади. Еще днем в одном из селений на левом берегу Дудх-Коси (уже после впадения в нее Хонгу Кхола) удалось закупить картошки ("алю" непальски), причем сравнительно дешево -- килограмма четыре за 25 рупий, немного риса, соли, а у рыболова -- две рыбы за 5 рупий. Планирую роскошный ужин.

**27 апреля.** Река явно упростилась, и интерес к сплаву у меня начинает пропадать. Много людей на берегах. Дошел до Ламидады. Теперь мне предстояло пройти 40 км по Дудх-Коси и примерно 120 км по Сун-Коси и Сапт-Коси до Чатары. Было известно заранее, что на этих



160 километрах нет порогов высшей категории сложности, поэтому я решил сплавиться с утра до вечера без остановок (ведь впереди у меня Тамур). Это займет 3-4 дня.

Я продолжил сплав. Сегодня прошел многокилометровое ущелье (препятствий на воде в нем не было). На берегу увидел большую компанию обезьян с белыми головами (как будто бы они в белых детских меховых шапках). Обезьяны, увидев меня, испугались, попрятались за деревья и лишь высунули из-за них свои мордочки. Не бойтесь, ребята, я вас не трону!

Зачалился на ночь за Чиакси.

**28 апреля.** Встал в 4.30, когда только еще начинало рассветать, съел ставшую для меня за последние 2 дня традиционной пищу -- картофельную похлебку и чай без сахара -- и в 5.30 тронулся в путь. Передо мной стоит задача -- как можно больше пройти за сегодняшний день. Через три часа вошел в каньон (в нем препятствий не было), и по выходе из него передо мной открылась широкая долина Сун-Коси. Дудх-Коси, впадая желто-зеленым притоком в Сун-Коси, быстро растворяется в ее коричневых водах. Широкая мощная река понесла мой катамаран на восток. Настроение сразу поднялось. Ура! Сплав по Дудх-Коси успешно завершен. Я сделал это! Через пару часов эйфория прошла, так как продолжительный однообразный сплав по широкой реке -- достаточно тоскливое занятие. Правда, время от времени попадались на пути пороги 4 и 5 к.с., достаточно мощные, струйного типа, но после Дудх-Коси они казались несерьезными. Повезло с ветром -- лишь некоторое время он был встречным, а затем затишье. Однажды видел на левом берегу большую компанию мартышек, но они меня не заметили. На ночь зачалился за Бханрх Беси.

**29 апреля.** Начал сплав в 5.30. Поставил перед собой задачу -- попробовать сегодня дотянуть до Чатары. Если не будет встречного ветра, то это возможно. Время от времени встречались мощные пороги 4-5 к.с. струйного типа, почти без камней, то есть река не была по-настоящему опасной (несмотря на мощные сливы и "бочки"). Именно поэтому Сун-Коси является коммерческой рекой и доступна для массового сплава. Опять повезло с ветром -- лишь некоторое время он дул в лицо, а затем перестал мешать сплавлению (более того, иногда даже был попутным). На спокойных участках постоянно думал о еде -- страшно хотелось есть. Но весь день пришлось терпеть. Закончил сегодняшний сплав лишь в 18.45, когда уже почти стало темно, в Трибенигхате -- месте, где соединяются воды Сун-Коси, Аруна и Тамура, чтобы называться рекой Сапт-Коси. Отсюда до Чатары остается 1,5-2 часа сплава по спокойной Сапт-Коси. В потемках кое-как приготовил ужин (одну лишь похлебку с оставшейся картошкой). Чтобы завтра успеть на автобус, идущий через Дханкуту до Пхеди (так проводится заброска к Тамуру), решил встать пораньше (часа в 3-4) и затемно выйти на воду (без завтрака). Прикинул финансы -- осталось менее 400 рупий; в принципе (с учетом того, что из Дхарана в Катманду проезд стоит 155 рупий), этого может хватить даже без продажи "Зенита". Ну что ж, попробуем так сделать.

**30 апреля.** Встал в 4 часа. Начал сплав в 4.30 -- как только начало рассветать. Конечно, несколько раз меня окатило водой на валах, но затем река успокоилась. Сапт-Коси текла в сравнительно глубоком ущелье, и вдруг... горы исчезли (даже увиденное в третий раз такое резкое изменение пейзажа вызвало у меня удивление и радость). Река выбежала на равнину и остановилась. 6 часов утра. Слева -- селение Чатара. Все, финиш. Многолетняя мечта сбылась. Сплав с Эвереста от самого ледника Кхумбу с высоты 4600 м до Чатары (100 м над уровнем моря) по рекам Лобуче Кхола, Имджа Кхола, Дудх-Коси, Сун-Коси и Сапт-Коси протяженностью 270 км с перепадом высот 4,5 км успешно завершен! Я сделал это!

Разобрал катамаран и затем на джипе добрался до Дхарана. Это обошлось мне в 40 рупий (из них 20 отдал за два места багажа). Из Дхарана уже можно уехать прямым рейсом в Катманду. Но это я планирую сделать через 5 дней. А сейчас нужно ждать автобус, идущий через Мулгхат и Дханкуту до Пхеди, и оттуда, наняв примерно за 50 рупий в день портера, в течение 2-2,5 дней дойти до моста через Тамур возле Тапледжунга и далее за 2,5 дня сплавиться по Тамуру до Чатары так, чтобы успеть на автобус Чатара-Дхаран, отправляющийся в 14 часов (в нем стоимость проезда -- 10 рупий и за два багажа -- тоже 10

рупий). Он идет до Дхарана около 1,5 часов. А оттуда в Катманду два автобусных рейса -- в 15.30 и 16.30. Если ничто не помешает, я 6 мая рано утром буду в Катманду. Взяв там 1000 рупий, которые я оставил для переезда в Дели, с 6 по 11 мая постараюсь пробиться в район Аннапурны (8091 м) с последующим безостановочным сплавом по реке Марсиангди. А уже после сплава продам фотоаппарат "Зенит" и на полученные деньги доберусь до Дели. Таковы мои планы. Постараюсь их реализовать...

**...14 мая.** Сегодня прилетел в Москву. При посадке в самолет в Дели не обошлось без нервозности: представитель Аэрофлота аннулировал мое место на этот рейс (я был лишен возможности его подтвердить) и поставил меня в конец очереди после всех двадцати (по списку) пассажиров, имевших билеты с открытой датой. Так что я улетел чудом -- из тех "списочных" двадцати на регистрацию пришли лишь восемь человек. Я был девятым и последним, кого взяли. Но обязан отметить, что в момент, когда надо мной нависла реальная угроза остаться в Дели с пятью рупиями в кармане на неопределенный срок, совершенно незнакомые ребята из Ленинграда, Андрей и Алла, дали мне (независимо друг от друга) два фунта стерлингов и 100 индийских рупий -- все, что у них осталось. Причем дали по своей инициативе, я их об этом не просил. В самолете, конечно, эти деньги вернул им. Кстати, Андрей оказался интереснейшим человеком, он гостил в Индии по персональному приглашению далай-ламы и встречался с ним.

Экспедиция потребовала от меня полнейшей самоотдачи во всех отношениях -- в моральном, физическом (кстати, я похудел на 12 кг), материальном (в первую очередь, финансовом) и в других. Я выложился полностью и сейчас выжат, как лимон. Наступило некоторое безразличие ко всему. Но спортивная часть экспедиции (все, что планировалось) выполнена на 100%.

За первые две гималайские водные экспедиции я уже совершил сплав с семи из 14 восьмьютысячников -- Эвереста (вершина No.1), Канченджанги (3), Лхотзе (4), Макалу (5), Чо Ойю (6), Аннапурны (10), Шиша Пангмы (14). Планирую осенью (если будут спонсоры -- за свои деньги я уже не в состоянии проводить экспедиции) сплав с Дхаулагири (7) и Манаслу (8). А в дальнейшем, если опять же найдутся спонсоры, -- и с остальных восьмьютысячников (в Китае и Пакистане).

Очень надеюсь на успех.

## **ДНЕВНИК ТРЕТЬЕЙ ГИМАЛАЙСКОЙ ВОДНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ (НЕПАЛ, ИНДИЯ)**

**16 августа 1991г.** Прилетел в Катманду днем. Так как пятница в Непале -- предвыходной день, а госучреждения заканчивают свою работу в пятницу уже к 15 часам, то, естественно, ко времени моего приезда в Министерство туризма оно уже было закрыто.

Вообще прилететь в Катманду я должен был не один. Путешествовать со мной собирались еще три человека (двое -- из Златоуста, один -- из Твери), но у златоустцев возникли проблемы с получением загранпаспортов (в Челябинском ОВИРе не было бланков загранпаспортов), а парень из Твери не успел вовремя поменять рубли на доллары. Жду их прилета 30-го августа. А еще один человек, Виктор Магрицкий (к слову, один из спонсоров экспедиции), должен будет прилететь в Катманду 21 или 28 сентября.

**17 августа.** Побывал в нескольких туристических фирмах, проводящих путешествия в Тибете. Оказалось, что сплав там запрещен правительством Тибета, а треккинг весьма дорогой -- по 150-200 долларов в день на 1 человека.

**18 августа.** Как и в предыдущие экспедиции в Непале, заплатив в Растра Банке за пермиты на сплав, пошел в Министерство туризма. Еще в мае я оставлял там на столе у секцион-офицера заявку на рафтинг в августе-октябре, а с офицером связи (лайсон-офицером), который сопровождал меня в апреле-мае, была договоренность о сотрудничестве и в нынешней экспедиции (причем за более дешевую плату, чем 300 долларов, которые пришлось заплатить весной).

Поэтому мне казалось, что я за день смогу продвинуться в деле оформления документов. Но не тут-то было. Секцион-офицер сказал мне, что его босс (секретарь Министерства) будет лишь через два дня, во вторник, поэтому мне следует прийти не раньше этого срока. Жаль, опять начинается затяжка времени.

**19 августа.** Побывал в посольстве Пакистана в Непале. Узнал, что для граждан нашей страны получение туристских виз в Пакистан бесплатное. В посольство Китая не попал.

Вечером, зайдя в гостиницу "Стар" к своим знакомым Зазе и Ренате Бутуришвили, узнал от них неприятную новость -- переворот в Союзе. Сначала я не поверил и воспринял рассказанное как шутку. Но потом, глядя на лица друзей, понял: им сейчас не до юмора. Если запрещены демократические газеты, то и мои заграничные экспедиции опять могут быть под большим вопросом. Еще хорошо, что успел улететь из Союза до переворота и хоть нынешнюю экспедицию проведу до конца. Но приедут ли трое моих товарищей 30 августа -- выпустят ли их из СССР?

Познакомился с двумя сильными польскими альпинистами Александром Львовым (он является руководителем экспедиции на Эверест) и Метеком (Мечиславом) Ярошом (руководителем польской экспедиции на Аннапурну). Они выразили мне свое соболезнование по поводу событий в СССР.

**20 августа.** Весь Непал только и обсуждает события в СССР. В Министерстве туризма берут под сомнение приезд советских экспедиций в Непал этой осенью. В моем "деле" никакого продвижения. Секретарь Министерства опять не успел изучить мои заявки.

Познакомился с польским альпинистом Дариушем Петаком и чешским Борисом Ржегаком. Хорошие ребята. Они из команды Метека.

Информация из Москвы скудная. В посольстве СССР сами, видимо, ничего толком не знают (по крайней мере, так они говорят). Непальские телевидение и радио, опираясь на информацию американских и английских источников, обсуждают вероятность убийства Горбачева. Становится не по себе.

**21 августа.** Мое "дело" в Министерстве туризма вперед не продвигается. То секцион-офицер "не может поймать" секретаря Министерства, то сам секретарь не успевает просмотреть мои заявки (хотя это дело на 15 минут). К тому же оказывается, что 22-23 августа в Непале будет какой-то праздник и, автоматически, выходные дни, а 24-го -- суббота (то есть опять выходной день). Это не может не раздражать. Ведь я собирался до 30 августа (еще до приезда моих товарищей) пройти в одиночку Бури Гандаки, стекающую с Манаслу (а на пешую заброску и сплав нужно дней 8-10). Теперь мои планы трещат по швам.

Заходил в посольство Китая. Узнавал насчет возможности получения напрямую пермитов на трекинг в Тибете без посреднической миссии туристских фирм. Нет, таким путем посольство пермитов не дает -- не выгодно, как я понимаю (ведь турфирмы явно "делятся" своими доходами с посольством), да и присмотр за туристами обеспечен.

Днем познакомился (через Метека Яроша) с известной польской альпинисткой Вандой Руткевич (у нее за плечами восхождения на восемь восьмимысячников). Ныне в ее планах восхождения на Чо Ойю и Аннапурну. А вечером беседовал с Кшиштофом Вилицким, покорившим уже семь восьмимысячников, причем четыре из них -- в том числе Эверест, Канченджангу и Лхотзе -- зимой). В эти дни он ведет экспедицию на Аннапурну.

**23 августа.** По некоторым сообщениям, новая революция в СССР не увенчалась успехом, и контрреволюция (возглавляемая Ельциным) победила. Факт весьма отраднй. И опять весь Непал обсуждает эту новость.

**25 августа.** Наконец-то выходные дни кончились. Но из-за отсутствия секретаря Министерства все остается по-старому.

**26 августа.** Наконец-то и в моем деле "лед тронулся" -- секретарь Министерства туризма принял решение, что лайсон-офицером в моей экспедиции будет человек из НАРА (Ассоциации водников-профессионалов Непала), а не из Министерства туризма (как это было ранее). Известие весьма неприятное, ибо с лайсон-офицером моей предыдущей

экспедиции (сплав с Эвереста) уже была договоренность, что он в том же качестве будет в новой нашей экспедиции уже за 200 долларов, а сколько потребует человек из НАРА -- неизвестно.

**28 августа.** Встретился со своим будущим лайсон-офицером из НАРА. Договорились с ним о той же сумме (примерно 200 долларов). Слава богу, хоть в финансовом вопросе не проиграл. Теперь практически все "на мази", но сейчас уже нет смысла уезжать из Катманду раньше 31 августа, так как 30-го должны прибыть трое наших парней, причем с новым катамараном (за последние годы мой катамаран пообтерся основательно).

**30 августа.** Все формальности завершены, на руках пермиты на рафтинг. Однако меня ожидал новый удар -- никто из моей компании не прилетел. В "Старе" появился лишь альпинист из Казахстана Сергей Овчаренко (с которым я познакомился еще весной) со своими друзьями. У них в планах на 1992 год Макалу, пока еще никем из Союза не пройденная.

Познакомился с Дэвидом Аллардисом -- участником сплава по Инду в 1990г. в составе британской экспедиции. Он мне рассказал об Инде и Бралду.

**1 сентября.** Старт экспедиции. Выехали с лайсон-офицером рейсовым автобусом из Катманду в Горкху. Первая планируемая для сплава река -- Бури Гандаки (она стекает с Манаслу). В Горкхе договорились с портером о стоимости его услуг -- по 100 рупий в день плюс "моя" пища (то есть я плачу за пищу и ночлег носильщика). Портер несет трубы каркаса катамарана и гондолы, все остальное (это примерно 35-40 кг) несущу я. Остановились на ночь за селением Сонвара. Весь вечер лил дождь.

**2 сентября.** Добрались до Ааругхата. Последние 8-10 км пришлось идти вдоль ручья, постоянно переходя с берега на берег, и по самому ручью, иногда по пояс в воде. Опять травмировал мениск на левой ноге. Пришлось идти, преодолевая боль. Перед самым Ааругхатом увидел Бури Гандаки. Сейчас, во время муссона, на ней паводок. Бури Гандаки представляет собой мощную реку бурого цвета. Теперь пешая заброска будет идти вверх вдоль нее. Опять весь вечер лил дождь.

**3 сентября.** Через 3 км после Ааругхата, в маленьком селении Симре, вдруг портер заявил, что у него травмирована нога и он дальше идти не может -- ему нужна замена. Но так как в Симре своих портеров не было, удалось уговорить нашего носильщика пройти еще 3 км до большого селения Аркет. Это он совершил, сильно прихрамывая, а идти дальше Аркета категорически отказался. А местные портеры, оценив уязвимость моего положения, заломили цену по 200 рупий в день, что для меня было слишком дорого (после уплаты денег лайсон-офицеру и платы за пермиты у меня оставалось всего 130 долларов -- и это на то, чтобы осуществить 1,5-месячное путешествие по Непалу и Индии и сплавиться по восьми рекам!). Лайсон-офицер предложил начать сплавление отсюда, от Аркета, но я считал, что нужно стартовать выше. Вдруг мой портер предложил вариант: он понесет свой груз в течение 2 дней, но только за 150 рупий в день (ведь он же травмирован). Делать было нечего, я согласился. Но самое интересное было впереди. Через час ходьбы портер забыл о травме и понесся вперед так быстро, что я не смог его догнать. Хитрым оказался мой спутник. Заночевали в селении Алма. Опять лил дождь. Тропа превратилась в водосточную канаву. Целый день шли по воде.

**4 сентября.** Просмотрел реку до Добана. Решил начать сплав от местечка Татопани ("Горячая вода") -- здесь есть термальный источник. Очень приятно было принять горячий душ. Дождь не прекращается. Подвергся нападению пиявок -- "дзюк". Вечером долго кровоточили ноги ("дзюки" вводят в тело человека вещество, препятствующее сворачиванию крови).

**5 сентября.** Утром разведаль участок до Джагата. Сплав начал от Татопани. Сделал обнос трех непроходимых для катамарана в большую воду порогов -- за Кхолабенси, Кхаейгаоном и в двух километрах ниже Лабубеси. Река мощная. Дело в том, что максимальное количество

осадков в Непале выпадает в августе и начале сентября, и "пик" муссона приходится как раз на конец августа. Так что я попал на непальскую реку в самую большую воду.

**6 сентября.** Сплав продолжил. Основные препятствия от Алмы до Арутара -- валы 2,5-3 м высотой и мощные "бочки" глубиной до 2,5 м. К сожалению, перед Аркетом произошло ЧП. Дело в том, что я первоначально (будучи в Союзе) собирался в эту экспедицию сплавиться на новом катамаране, и лишь в самый последний момент (из-за того, что со мной 16 августа не поехал парень из Твери, который как раз и должен был захватить с собой новое судно) вернулся к старому катамарану, каркас которого, а также вязки и резиновые прокладки между трубами, находились в Катманду у моего знакомого Рама. Но я забыл, что резиновых прокладок в Катманду осталось в два раза меньше, чем нужно. И это выяснилось лишь перед самым отъездом в Горкху. Поэтому каркас катамарана для сплава по Бури Гандаки пришлось вязать при дефиците прокладок. В результате при сплаве по этой реке перед Аркетом, попав в систему жесточайших 3-метровых валов и мощных "бочек", мой катамаран начал разваливаться на две части. Оказавшись в воде, я бросил весло и схватился руками за обе половины катамарана (каждой половине соответствовала своя гондола), препятствуя их окончательному разделению. И в таком положении мне пришлось еще несколько километров проходить пороги 5 и 6 категории сложности. 2,5-метровые валы накрывали меня с головой, я падал в двухметровые "бочки" и на несколько секунд уходил под воду. Так продолжалось минут десять. Вода была очень холодной, и я страшно замерз. Силы начали оставлять меня. Наконец повезло. На спокойном участке меня стало прибывать к левому берегу, удалось пристать к нему. Это случилось уже перед Ааругхатом. Катамаран представлял собой жалкое зрелище. Несколько труб и запасное весло были потеряны.

**7 сентября.** День ушел на вязку нового каркаса в Ааругхате и подготовку катамарана к сплаву, а также на небольшой отдых -- выходить на сплав по неизвестной реке почти вечером (а в 18.30 темнеет) мне не хотелось. К сожалению, труб для весла не осталось, а лайсон-офицеру удалось достать ровную палку лишь полуметровой длины, поэтому новое весло получилось очень коротким. К тому же утром у меня стащили все капроновые веревки. Из-за этого пришлось для вязки каркаса частично использовать бумажные веревочки (других в Ааругхате не было), которые (а это было очевидно) через час сплава начнут лопаться. Я твердо решил после сплава по Бури Гандаки вернуться в Катманду за трубами, веревками, резиновыми прокладками и вязками. Но сейчас делать было нечего. Теперь мне предстояло сплавиться с рюкзаком (денег на портера уже не было). Во время подготовки катамарана к сплаву меня окружила огромная толпа -- человек сто. Очевидно было, что для здешних мест сплав по реке -- дело диковинное.

**8 сентября.** Сплавился от Ааругхата до устья Бури Гандаки, где она впадает в реку Трисули. Сплав получился очень неприятным: весло было чересчур коротким и крайне неэффективным, бумажные веревки стали лопаться уже через 10-15 минут, и я боялся, что катамаран опять развалится. Но, к счастью, сложность препятствий не превышала четвертой категории, и мне удалось добраться до устья реки.

**9 сентября.** Встретился в Бенигхате (это рядом с устьем Бури Гандаки, на дороге Катманду-Дели) со своим лайсон-офицером, оставил его здесь со всеми вещами на 2 дня. Договорились, что 11 сентября днем он будет готов вместе с рюкзаком и трубами подсесть ко мне в автобус Катманду-Покхара, на котором я буду ехать и который специально остановлю в Бенигхате. А сам я сел в автобус до Катманду, куда добрался поздно вечером.

**10 сентября.** День покупок (вязок, резиновых прокладок, частично капроновых веревок) и доставаний (тех же веревок). Познакомился с несколькими советскими альпинистами. Так как денег у меня осталось очень мало, решил попросить 30-40 метров капроновой веревки у соотечественников. Команда Балыбердина (идущая на Эверест) только что (я опоздал буквально на час) отвезла в аэропорт все снаряжение, и у них веревок в гостинице не осталось. Миша Можаяев (собравшийся на Чо Ойю и, возможно, Аннапурну) дал мне несколько метров репшура. Команда Василия Сенаторова (идущая на Аннапурну)

презентовала 30 м веревки. В общем, альпинисты выручили. Кое-что купил у местных торговцев, а запасные дюралевые трубы хранились у моего приятеля дома.

**11 сентября.** Утром выехал в Покхару. В Бенигхате автобус пополнился моим рюкзаком, трубами и лайсон-офицером. Из-за нескольких поломок автобуса прибыли в Покхару поздним вечером.

**12 сентября.** Утром на такси (автобусы не ходили из-за очередного религиозного праздника) добрались до Пхеди. Здесь нанял очередного портера (по цене 85 рупий в день плюс "моя" еда), и на попутном грузовике доехали до Лумле. Отсюда прошли 3 км до Чандракота и попали на реку Моды (стекающую с Аннапурны) -- вторую планируемую для сплава реку. Дошли до селения Фонда. Опять сильно покусали "дзюки". И опять время от времени поливал муссон.

**13 сентября.** Сплавился по Моды от Фонды почти до устья -- до Кусмы. Река, к моему удовольствию, менее полноводна, чем Бури Гандаки, но достаточно крутопадающая. Возле Чомурконга были крайне опасные пороги. Перед Кусмой отказался, сославшись на боли в животе, идти дальше портер. Пришлось его заменить другим. Теперь впереди пеший переход к третьей реке моего путешествия -- Миагди (стекающей с Дхаулагири).

**14 сентября.** Добрались до селения Синга на Миагди. От Кусмы шли сначала вдоль Кали Гандаки вверх по течению (здесь мне еще предстоит сплавляться в недалеком будущем). На этом участке Кали Гандаки -- сравнительно простая река, самые сложные препятствия -- 4 к.с. Опять произошла "кадровая перестановка". Портер, несший трубы и гондолы от Кусмы, вдруг заявил, что ему тяжело нести груз, и сам нашел себе замену -- молодого и крепкого парня. Правда, новичок согласился меня сопровождать лишь за 100 рупий в день плюс "моя" еда. Но он пошел намного быстрее предыдущего портера.

В Синге познакомился с Кеном Пумфордом -- американцем, уже два года учительствующем в Непале в селении Бени (через который мы сегодня проходили). Он влюблен в Непал и непальцев.

**15 сентября.** Дошли до Сибонга. Это в 2 км перед Маттимом -- местом начала сплава по Миагди. Тропа до Пхеди (это уже второе Пхеди на моем пути) шла вдоль Миагди, а затем полезла вверх.

**16 сентября.** Сплавился по Миагди от Маттима до Бабичора. Потрепало хорошо. Несколько раз был на грани переворота. Мой сплав вызывает неподдельный интерес у непальцев. Здесь явно никто раньше не сплавлялся. Миагди -- достаточно мощная река, ближе по мощи к Бури Гандаки, чем к Моды. Однако в середине сентября период муссона заканчивается, дождь уже льет намного реже, чем полмесяца назад, и уровень воды в реке начинает потихоньку спадать.

**17 сентября.** Сплавился по Миагди до самого устья (селения Бени). Разобрав катамаран, дошли до селения Рахугхат и устья реки Рахугхат Кхола, четвертой (по плану сплава) реки, стекающей также с Дхаулагири.

**18 сентября.** Совершили пешую заброску до селения Дамдам. Затем сплавился по реке Рахугхат Кхола до ее устья. Это узкая и маловодная речка, похожая на Моды в ее среднем течении. Протекает в основном в каньонообразном ущелье. Была целая проблема спуска катамарана от тропы к реке. Много камней и глыб в русле (что не характерно, например, для Бури Гандаки и Миагди). Начали пешую заброску вдоль Кали Гандаки вверх по ее течению. Дошли до Ранипаувы.

**19 сентября.** Завершили заброску вдоль Кали Гандаки до устья реки Миристи, крутопадающей с Аннапурны. Это в 2-3 км выше Татопани, второго на маршруте. Здесь, на популярной туристской тропе до Джомосомы, горячий источник "окультурен" -- построен бассейн, установлен киоск с "Кока-Колой", "Пепси-Колой" и прочим. В бассейне балдели три пары иностранных туристов. Но у меня, к сожалению, не было времени к ним присоединиться. Начал сплав от устья Миристи. Сплавился до Бени. Порогов выше 5 к.с. не было.

**20 сентября.** Рассчитался с портером и далее пошел один. От Бени стал сплавляться по Кали Гандаки с рюкзаком. Последний, естественно, уменьшает маневренность и устойчивость судна. Пошел без разведки. Этому способствовало то, что река стала попроще (не сложнее 4 к.с.) и пошире. Поэтому я мог заранее уходить от опасных прижимов. Шел без отдыха целый день и закончил сплав за селением Риди в 18 часов, когда уже стало темнеть. Выдохся страшно. Однако завтра предстоит не менее трудный день сплава без отдыха. Нужно постараться дойти до реки Трисули.

**21 сентября.** Встал в четыре утра, через час уже был на воде. Шел целый день с минимально короткими остановками. На Кали Гандаки (на участке от Риди до ее впадения в Трисули) -- лишь два более-менее сложных порога: за несколько километров до Рамдигхата (где автомобильный мост) порог 4 к.с. и возле Девгхата (на последних километрах Кали Гандаки) -- 3-4 к.с. Остальные препятствия совсем простые. Финишировал на Трисули (перед Нарайангхатом) поздно вечером.

**22 сентября.** Рано утром на попутном автобусе через Муглинг добрался до Думре, а затем на грузовике -- до Бесисагара. Отсюда пошла пешая заброска в верховья Марсиангди, стекающей с Аннапурны. Заброска идет вдоль самой реки. Нанял портера по 90 рупий в день плюс "моя" еда. Я уже прошел Марсиангди частично в прошлую экспедицию. Сейчас хочу забраться повыше. Сегодня дошли почти до Дхарапани.

**23 сентября.** Достигли моста возле Браги (перед Манангом). Отсюда начал сплав и дошел до Гхиару.

**24 сентября.** Обнесли ущелья возле Писанга и перед Багарчхопом. Сплавился от Бхратанга до Коде. От устья Дудх Кхолы, левого притока Марсиангди, занесли катамаран немного вверх по течению этого притока. Сплавился до Начайгаона. Ущелье перед Талом обнесли до Чамдже.

**25 сентября.** Продолжил сплав от Чамдже. В районе Мирпы -- сложные пороги. В Кхуди рассчитался с портером и продолжил сплав уже с рюкзаком. Перед Пхалексангу -- достаточно сложные пороги (5-6 к.с.). Заночевал сразу после левого притока Чхангди Кхолы (в 2 км перед Бхоте Одаром). Завтра опять предстоит гонка -- нужно завершить сплав по Марсиангди.

**26 сентября.** Встал в 5 часов, через час уже был на воде. Весь день шел, почти не приставая к берегу. Только в районе Маркичока потребовалось объехать по дороге плотину на Марсиангди. Финишировал в Муглинге в 18 часов. Пришлось разбирать катамаран уже ночью. Почти в двенадцать ночи вместе с офицером связи сел в автобус до Катманду.

**27 сентября.** Прибыли утром в столицу. И только тогда, когда попал "домой" (то есть к своему знакомому Раму, у которого всегда останавливался в Катманду), позволил себе наконец-то расслабиться. Это -- после месяца сплошной беготни, дикого напряжения, непрерывной работы с 5 утра до 20 часов ежедневно. Меня охватила дикая радость. Ведь я прошел все реки, которые хотел пройти в Непале. В первую экспедицию это были Барун, Арун, Бхоте-Коси, Сун-Коси и Трисули, во вторую -- Лобуче Кхола, Имджа Кхола, Дудх-Коси, Тамур и Марсиангди, в третью -- Бури Гандаки, Моды, Миагди, Рахугхат Кхола, Кали Гандаки и Марсиангди. Я "закрыл" для себя Непал!

Зашел в гостиницу "Стар". Нет, Магрицкий 21 сентября не прибыл в Непал. Значит, намечавшийся мною на конец сентября сплав вдвоем по Тамуру не состоится (на этой реке в одиночку я уже был). Зашел в Министерство туризма. Сообщил, что сплав по ряду рек успешно завершил, а от Тамура отказываюсь. После этого решил разузнать от советских альпинистов (если таковых обнаружу в Катманду), как идут дела с советскими и польскими экспедициями на Аннапурну, Чо Ойю и Эверест. Познакомился с Владимиром Шатаевым, вернувшимся только что из-под южной стены Аннапурны. Он мне сказал, что там никаких польских экспедиций уже нет, а только команда Василия Сенаторова. Странно! Куда же делись команды Метека Яроша и Кшиштофа Вилицкого? Шатаев сказал, что у него есть карты Каракорума и он может мне их дать в Москве. Так как он завтра улетает в Москву, я

передал ему письмо для моего отца. Чуть позже познакомился с Николаем Черным (к слову, меня поражает скромность таких всемирно известных альпинистов, как Шатаев и Черный). Последний рассказал, как транспортировал Ванду Руткевич после ее травмы на Эльбрусе. Сейчас Николай собирается на Аннапурну. Если не получится с южной стороны, то ползет с севера.

Весь день я ходил в приподнятом настроении. Хотя волновало, прилетит ли завтра Магрицкий (а это уже будет его последняя возможность прилететь). Да и пора начинать подготовку к завершающему этапу нынешней экспедиции -- реке Тиста (стекающей с Канченджанги) в Сиккима и Западной Бенгалии (Индия).

**28 сентября.** Увы, Магрицкий не прилетел. Но сегодня суббота, и посольство Индии закрыто.

**29 сентября.** Воскресенье. Посольство закрыто. У меня уже все готово для отправления в Индию, кроме наличия въездной визы.

**30 сентября.** Утром сдал в посольство Индии паспорт и анкету. Попросил, чтобы к 15 часам поставили визу (ведь автобусы в Какарбхитту, на восточную границу Непала и Индии, отправляются не позже 16 часов, а непальская виза у меня завтра кончается). В 15.15 получил паспорт с индийской визой, взял такси, заехал "домой" за рюкзаком и трубами и поехал на автовокзал. На автобус в Какарбхитту успел.

**1 октября.** Прибыл в Какарбхитту днем. Быстро прошел все пограничные и таможенные формальности и оказался в Индии. В джипе вместе с кучей мешков с лимонами добрался до Силигури (Шилигури) в Западной Бенгалии. С трудом нашел более-менее дешевую гостиницу -- в городах Индии цены за гостиницу (по отношению к непальским) весьма высокие.

**2 октября.** Так как я не имел пермита на посещение Сиккима (и тем более, на сплав в нем), решил для начала сплавиться по нижней части Тисты, пролегающей по Западной Бенгалии (здесь пермиты не нужны). По карте первым селением на Тисте в Западной Бенгалии был Калимпонг. Поэтому я со всеми своими вещами сел рано утром в автобус, идущий до него. Однако за несколько километров до Калимпонга на мосту через Тисту (Тиста Бридж) меня ждал не очень приятный сюрприз -- полицейский чек(контрольный)-пост. Оказалось, что вокруг Калимпонга национальный парк, и всех иностранцев, посещающих эти места, регистрируют. Стало быть, в Западной Бенгалии я смогу начать сплав только ниже Тиста Бридж. Но я все-таки съездил в Калимпонг. Дорога от моста ползет вверх и только вверх. Места -- потрясающе красивые. Невиданные мною ранее деревья и растения. Настроение заметно улучшилось. Затем на автобусе вернулся обратно и за Тиста Бридж начал сплав по реке. Она здесь -- несложная (2-3 к.с.). Заночевал на правом берегу.

**3 октября.** Продолжил сплав по Тисте. И закончил его за Коронэйшн Бридж и селением Сивок, когда река вышла на равнину. Оставалось несколько километров до границы Индии и Бангладеш.

**4 октября.** Вернулся в Силигури. Пошел в представительство Сиккима. Удалось получить пермит на посещение этого штата. А чтобы получить разрешение на сплав там, нужно обратиться в департамент туризма Сиккима в Гангтоке.

**5 октября.** Рано утром выехал на автобусе в Гангток. На границе Западной Бенгалии и Сиккима в селении Рангпо двойная проверка паспорта и сиккимского пермита. В Гангток добрался днем. Очень красивый город -- многоярусный. В основном в Сиккима живут непальцы. Уровень их жизни явно выше, чем в горных районах Непала. Одеваются здесь совершенно по-европейски. Сходил в департамент туризма Сиккима. Оттуда меня отослали в фирму "Эдвэй Турс энд Трэвэлс" к мистеру Четри. Именно эта фирма осуществляет сплав туристов по Тисте в Сиккима (стоимость двухдневного рафтинга -- 100 долларов на человека).

Мистер Четри отнесся ко мне с пониманием и обещал бесплатно (или за небольшую плату) подготовить мне пермит на сплав по Тисте от Макхи до Рангпо. Велел мне прийти



завтра. Поэтому я решил съездить в Пходонг. С одной стороны, там известный буддистский храм. С другой стороны, намного дешевле гостиница и еда, чем в Гангтоке.

**6 октября.** Осмотрев рано утром храм, вернулся в Гангток. Мистер Четри сообщил, что пермит для меня готов. Но у него для меня одно условие: 8 октября я приму участие в церемонии открытия водно-туристского сезона в Барданге на реке Тиста. В этом празднике будет принимать участие главный министр штата Сикким (то есть руководитель штата). Я согласился. Договорились, что прибуду в Барданг 7-го вечером. Получив пермит на рафтинг по Тисте от Макхи до Рангпо, я уже поздно вечером добрался до Сингтама, расположенного на берегу Тисты.

**7 октября.** Рано утром выехал в Макху (до нее было 15 км). Дорога шла вдоль Тисты. Пороги на реке не превышали 4 к.с., поэтому я мог сплавляться по Тисте без остановки. Сплав начал от Макхи. 30 км до Рангпо преодолел к 15 часам. К сожалению, проскочил пограничную (между штатами Западная Бенгалия и Сикким) речку (левый приток Тисты) и оказался в штате Западная Бенгалия. Пикантность ситуации заключалась в том, что я не имел возможности официально (по дороге, через пропускной пункт) повторно попасть в штат Сикким. Поэтому мне пришлось оставить на берегу катамаран и почти все вещи и вернуться в Сикким неофициально, преодолев речку-приток (частично вплавь, частично вброд). В 17 часов я появился в Барданге. И так как я оказался там без своего катамарана, то мне предложили стать членом экипажа большого рафта, привезенного двумя непальскими гидами-профессионалами из Непала. Мы должны будем завтра сплавиться по Тисте перед главным министром штата. А сейчас мне предложили вместе с остальными членами экипажа рафта (двумя гидами из Непала и гидами-профессионалами из Сиккима) провести тренировочный сплав от Барданга до Рангпо. Я с удовольствием согласился. Тут же отчалили, и началась комедия. Семь совершенно не "сыгранных" человек делали свое дело кое-как, поэтому мы ловили все "бочки" на Тисте. А в "бочках" начинался массовый "падеж" -- вываливание членов экипажа за борт или, в лучшем случае, потеря весел. После двух-трех порогов 4 к.с. за бортом побывало 5 человек -- все, кроме меня и капитана рафта (непальца). Однако последний умудрился потерять одно из двух своих распашных весел. Из шести потерянных весел пять впоследствии выловили. Все выпавшие за борт члены экипажа забрались потом обратно, и мы благополучно финишировали в Рангпо. И так как я стал членом экипажа рафта, являющегося основной достопримечательностью завтрашнего праздника, то меня бесплатно накормили (причем очень вкусно -- впервые за последний месяц я попробовал мясное блюдо) и предоставили спальный мешок и место в палатке.

**8 октября.** Утром -- опять же бесплатно -- накормили. Затем я нарисовал плакаты с изображением средств сплава, применяющихся туристами-водниками в СССР. А в 10 часов началась торжественная часть праздника. Перед нами выступил главный министр штата. Меня посадили в числе почетных гостей в первом ряду. С ответным словом выступила девушка-каячница из Новой Зеландии (четыре девушки из этой страны принимали участие в празднике). А затем мы на плоту и четыре девушки на каяках в торжественном марше прошли мимо руководителя штата и проследовали далее до Рангпо. В отличие от вчерашнего тренировочного сплава, никто сегодня не вываливался и весел не терял. В Рангпо, в представительстве департамента туризма Сиккима, нас плотно и вкусно (и снова -- бесплатно) накормили.

Теперь уже вполне официально я покинул гостеприимный штат Сикким. От пребывания в нем осталось прекрасное впечатление. Забрав оставшиеся на берегу Тисты вещи, я отбыл в Силигури, где и заночевал на автовокзале.

**9 октября.** Попытался уехать на дневном поезде в Дели. Однако смог зарезервировать и выкупить билет (второго класса) только на завтрашнее утро. К счастью, денег на билет хватило (хотя и впритык). Заночевал на железнодорожном вокзале.

**10 октября.** Отправился поездом в Дели с задержкой на 8 часов.

**11 октября.** Проехав полстраны, прибыл в столицу Индии в 21 час. Так как завтра утром вылетает мой самолет в Москву, то сразу же поехал ночевать в международный аэропорт Дели.

**12 октября.** Самолетом Аэрофлота прилетел из Дели в Москву. Все! Путешествие закончилось. Завершена третья гималайская водная экспедиция. Таким образом, я уже сплавился с девяти восьмитысячников -- Эвереста, Канченджанги, Лхотзе, Макалу, Чо Ойю, Дхаулагири, Манаслу, Аннапурны и Шиша Пангмы. На очереди -- четыре каракорумских восьмитысячника (во главе с Чогори) и гималайская Нанга Парбат. Но это уже в Пакистане и Китае. Теперь начинаю готовиться к экспедиции в Пакистане. Планирую сплавиться по Бунару, Бралду и Инду.

### СПЛАВ В ПАКИСТАНЕ

Наши приключения с Николаем Мелентьевым (точнее, злключения) начались задолго до того, как в начале июня 1992г. самолет пакистанской авиакомпании Пи-Ай-Эй, на борт которого мы поднялись в Ташкенте, прибыл в Исламабад. В основном они были связаны с финансовыми проблемами: из-за них пришлось на 1,5 месяца сдвинуть начало экспедиции (кстати, нашими спонсорами были "АКТУР", "Норд-Ост", "Премьер СВ" и "ЭМЭК"). Наконец, Боинг-737 доставил нас в столицу Пакистана.

Однако туристская фирма, с которой у нас была предварительная договоренность, "передумала" нас обслуживать и передала меня и Николая другой фирме -- "Валджис Эдвенче Пакистан". Впрочем, от туристской фирмы нам нужны были только две услуги -- помощь в "бумажных" делах и предоставление гида-проводника. В итоге мы получили гида стоимостью 33 доллара в день.

Первые впечатления от Исламабада были двойственного характера. С одной стороны, красивый город, четко распланированный на кварталы со сквозной нумерацией, в нем много зелени, современных домов. С другой стороны, отношение к немусульманам (и тем более, русским -- все пакистанцы помнят Афганистан, а многие воевали там в отрядах добровольцев против неверных) здесь не самое теплое. Часто встречаются женщины в чадре.

Пробыв два дня в Исламабаде, мы двинулись в Каракорум. Однако здесь возникли новые осложнения. Район между Бешамом и Гилгитом стал ареной яростных столкновений между суннитами и шиитами (а большинство населения здесь -- сунниты). Было убито несколько десятков человек. Авиарейс Исламабад-Гилгит отменили, перестал ходить автобус по этому маршруту. Весь поток пассажиров переключился на авиарейс Исламабад-Скарду (а именно в Скарду мы и должны были сначала прибыть). Билетов на этот рейс для иностранцев не было на 10 дней вперед, а для нашего гида -- на месяц. Поэтому решили сначала добраться до Бешама (куда ходили автобусы), а затем сделать попытку прорваться на машине через "горячий" район в Скарду. Наш гид был шиитом и, естественно, не хотел ехать через этот район, предлагая сплавиться по рекам в других местах Пакистана, а вот район Скарду (Балтистан) его устраивал вполне: ведь это шиитская земля.

Попав в Бешам и не имея (по словам нашего гида) возможности прорваться в Скарду, мы решили для начала сплавиться по Инду до Тхакота, а затем вернуться в Бешам и ожидать попутную машину. Сплав по Инду оказался необычным из-за огромного (несколько тысяч кубометров в секунду) расхода воды в нем здесь в июне. Большие валы (до 3-3,5 м высотой) можно было обходить, лишь прилагая огромные усилия из-за значительной ширины реки. Сплав понравился. Затем мы вернулись в Бешам.

После нашего возвращения гид сообщил, что есть возможность нанять машину до Скарду (причем "недорого" -- лишь за 130 американских долларов), и другой такой возможности в ближайшие дни не будет. Хотя и смущала цена проезда, но делать было нечего. Пришлось согласиться. На следующий день в 3 часа утра мы тронулись в путь.

Начиная с Сазина, пошли сплошные "полис-чек-постс" -- полицейские контрольные посты, где записывали наши паспортные данные. В районе Райкота полицейский велел

нашему шоферу ехать быстрее до моста через Гилгит. Ожидалось, что в ближайшие часы дорога будет блокирована. Вечером прибыли в Скарду.

Следующий день ушел на то, чтобы заказать джип для поездки на Бралду выше Хото (перед Асколе) и закупить некоторые продукты. Осмотрели местный форт, возвышающийся над Индом. Утром следующего дня выгрузили катамаран в районе Хото. Однако базовый лагерь устроили значительно ниже -- в селении Аполигон, названном по имени старика, который создал здесь ирригационные сооружения и превратил это место в оазис (по пакистанским меркам, это селение должно было бы поэтому называться Аполигонабад, но все зовут просто Аполигоном). В районе Хото на Бралду самые опасные пороги, а немного ниже река врывается в узкую (метра 3 шириной) щель длиной порядка 200 м. Именно здесь погиб один англичанин в 1991г., когда, перевернувшись выше по течению, не смог пристать к берегу перед щелью. Не знаю точно, но думаю, что и другой англичанин -- знаменитый Майк Джонс -- погиб в 1978г. здесь. Щель, естественно, была непроходимой для нашего катамарана. А вот после нее пошли нормальные пороги высшей категории сложности. В основном это были мощные 2,5-метровые сливы, "бочки", валы. И так продолжалось до левого притока Бралду -- это примерно в двух километрах ниже Аполигона. На прохождение этих порогов потребовалось три дня. Кстати, в Аполигоне произошло любопытное знакомство с пакистанским солдатом на армейском контрольном посту. Он -- бывший "афганец", воевал, естественно, с неверными русскими в добровольческом отряде. Только одно это уже настораживало нас, однако солдат оказался довольно гостеприимным -- угощал нас чаем, мясом, а на прощание вручил нам две консервные банки сливочного масла, приготовленного специально для армии Пакистана (так на банке было написано). Масло оказалось весьма вкусным. От солдата узнали, что его зарплата 2500 рупий (100 долларов) в месяц. Службу необходимо нести 15 лет, после чего он получит пенсионное пособие в размере более 1 млн. рупий (более 40000 долларов). Каждый год полагается отпуск около двух месяцев. Жена, естественно, живет в его доме на родине (с ней он видится лишь во время отпуска). Для детей военнослужащих образование бесплатное, и стоимость медицинской помощи небольшая.

После того, как в 2 км ниже Аполигона река несколько упростилась, темп нашего продвижения возрос. А на Бралду, до слияния ее с Шигаром, встретились еще три порога пятой категории сложности, достаточно мощных в большую июньскую воду.

Шигар сначала довольно миролюбиво нес свои воды на юго-восток, однако перед селением Хайдерабад неожиданно разразился мощным порогом 4-5 категории сложности. Впрочем, в дальнейшем, вплоть до впадения его в Инд, на Шигаре препятствий больше не было. Мы благополучно впали в Инд и зачалились на его левом берегу.

В гостинице в Скарду произошла удивительная встреча с членами российско-американской альпинистской экспедиции на Чогори (К-2) Леной Кулишовой (организатором) и Юрой Стефановским (врачом экспедиции). Руководитель экспедиции Владимир Балыбердин находился в то время в Исламабаде. Необычайность ситуации заключалась в том, что Балтистан (впрочем, как и весь штат Джамму и Кашмир) после того, как Пакистан "оттяпал" его у Индии, индийскими и советскими правительствами признавался исключительно как территория Индии (достаточно взглянуть на карты, выпущенные в этих двух странах). Поэтому советский МИД не давал разрешения на посещение этого района советским альпинистам, хотя в Каракоруме находятся четыре восьмитысячника (Чогори, Брод-Пик, Гашербрум-1 и Гашербрум-2). В этом же штате расположен и пятый (правда, гималайский) восьмитысячник Нанга Парбат. Лишь одному советскому альпинисту удалось в составе международной экспедиции прорваться в Каракорум. Мы с Николаем были здесь вторым и третьим человеком из экс-СССР. И вот сюрприз -- в Скарду прибывают сразу пять российских альпинистов. К тому же оказалось, что у Юры был день рождения. Так что этот "бес-дэй" слегка отметили.

Теперь нам предстояло сплавиться по Бунару, в который вливаются воды с ледника Диамира у подножия Нанга Парбат. На последних 10 км от устья Диамира уклон Бунара очень

большой -- около 50 м/км. Правда, воды маловато, но сплавиться здесь в июне можно (весной и осенью вряд ли). Река представляет собой сплошной порог 5-6 категории сложности с мощными сливами и "бочками", сильным навалом на камни.

Опять возникла оргпроблема. Из-за того, что Бунар течет в районе напряженности между шиитами и суннитами, наш гид отказался туда идти вместе с нами. Пришлось изменить стратегию прохождения реки. Решили из Скарду проехать в Гилгит на рейсовом автобусе, не разбирая судно, а там нанять "вэн" (микроавтобус), добраться на нем с собранным катамараном до устья Бунара, насколько можно дальше занести его вверх по тропе вдоль реки, сплавиться по Бунару в течение одного дня и затем спуститься по Инду. Так мы и поступили. Бунар оказался достаточно сложной рекой, а в конце его (буквально за 20 метров до Инда) был 3-метровый проход между большими камнями с водопадом высотой около 2 м. После быстрого Бунара Инд, как сперва казалось, был спокойной рекой. Однако и на нем (особенно в прижимах) были достаточно большие валы и "бочки". Приходилось обходить их. Справедливости ради нужно заметить, что участок до Сазина -- один из самых простых на Инде, и препятствия на нем не превышают 4-5 категории сложности.

После Инда у меня было желание сходить еще на реку Кишанганга, но гид опять засопровтивлялся, заявив, что туда нужно особое разрешение, хотя перед поездкой на машине в Скарду он сам мне предлагал эту реку. К тому же не хотел ехать на Кишангангу и Николай. Поэтому мне пришлось согласиться с ними, и мы поехали сразу в Исламабад.

Так как деньги были на исходе, пришлось просить гида найти нам дешевую гостиницу в Равалпинди -- старом городе возле Исламабада, более бедном и дешевом. Свое обещание устроить нас в гостиницу не дороже 40 рупий в день за комнату на двоих гид выполнил. Однако уже через 3-4 часа после того, как он ушел, хозяин гостиницы предложил нам покинуть ее, так как он, видите ли, не имеет права принимать иностранцев. К сожалению, поблизости ничего не нашлось дешевле гостиницы, где требовали 80 рупий за комнату. Это было неоправданно дорого для нас, но мы были вынуждены дважды ночевать в ней, пока менеджер "Валджис Эдвенче Пакистан" не подсказал нам, что недалеко от его офиса расположен лагерь для иностранцев. Этот "кэмп" оказался для нас подарком судьбы. Плата ежедневная в нем на природе (не в домике) -- лишь 3 рупии. Вокруг деревья, есть душ и туалет. Отдохнуть можно по-настоящему, за исключением промежутка между 6 часами вечера и 5 утра. Этот период -- время москитов (комаров). Без противомоскитной сетки в первые дни пришлось туго. Затем я купил такую сетку, и все стало хорошо. Так как денег у меня не осталось, пришлось продать катамаран. И, наконец, мы приступили к разрешению нашей последней (но очень большой) проблемы -- отлету из Исламабада в Ташкент. Дело в том, что из-за 4-кратного переноса срока экспедиции мы не могли заранее забронировать места на обратный рейс из Исламабада. А в день вылета из Ташкента в представительстве Пи-Ай-Эй нам сказали, что места на обратный рейс мы забронируем по прилету в Исламабад, и у нас оказались билеты с открытой датой обратного вылета. В Пакистане же выяснилось, что на 22 и 29 июня свободных мест на рейс Исламабад-Ташкент нет. Пришлось нам обратиться в посольство России за помощью. Там с пониманием и участием отнеслись к нашей просьбе, и благодаря помощи Владислава Антонюка Николай смог 22 июня улететь в Ташкент. А я вынужден был остаться. Но Антонюк пообещал, что 29-го я точно улечу. Пришлось провести в лагере еще неделю. С одной стороны, ожидать целую неделю вылета -- довольно тоскливое занятие, с другой стороны, познакомился с множеством "форинерс", то есть иностранцев. Почти все они -- люди, путешествующие по свету в течение 6-8 месяцев (некоторые даже -- двух лет). "Захватывают" по 10-20 стран. Многие прибыли в Пакистан из Японии или Кореи через Китай (Пекин, Урумчи, Кашгар) по каракорумскому шоссе (на участке от Гилгита до Тхакота и мы по нему проезжали). Подружился с молоденьким японцем, 20-летним парнем, довольно беспомощным в жизни. Тем не менее, сам путешествует и не собирается бросать это занятие. Подавляющее большинство путешественников ведет такой образ жизни: пару лет напряженно работают, зарабатывая

деньги, а затем в течение, скажем, года мотаются по миру, затем опять два года работы -- и снова странствия...

В "кэмп" была и семья, приехавшая на большой машине (с кухней и холодильником). Вместительный прицеп был нагружен предметами уюта. Молодые папа и мама, годовалый ребенок и собака по-настоящему роскошно отдыхали. Побывали в лагере и мотоциклисты, и велосипедисты. Общение представителей разных стран -- что может быть лучше? В этом смысле дешевый лагерь в центре Исламабада в 3 минутах ходьбы от разных продуктовых учреждений -- это прямо-таки великолепная находка. При всей моей любви к Непалу я в Катманду такого лагеря не видел.

И, наконец, 29 июня (не без помощи Антоноука) мне удалось сесть в самолет, летящий до Ташкента, и менее, чем через 3 часа, я оказался в столице Узбекистана. Подавляющее большинство пассажиров (пакистанцы) летело делать бизнес в Узбекистане. Однако руководство ташкентского аэропорта, в связи с новыми веяниями (в противовес прежней показухе), решило сразу же открыть гостям реальную ситуацию в стране (без прикрас): нас (90 пассажиров) сначала провели через какой-то гараж-полуподвал с ремонтируемыми автомашинами, затем загнали в темное помещение и чуть ли не по одному стали пропускать через "вертушку" (здесь работали пограничники, был паспортный контроль). Все пограничники были русские, практически не владевшие английским языком. Пакистанские же бизнесмены, естественно, не знали русского. Поэтому общение гостей и хозяев происходило достаточно медленно. Но вот, наконец, я оказался в самом Ташкенте. Все, экспедиция фактически завершилась. Остался только перелет в Новосибирск...

А воспоминания о великолепных пейзажах Каракорума и Гималаев, своенравных реках Бралду, Бунар и Инд со временем начинают восприниматься как чудесная сказка.

### **КАРАКОРУМСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ В КИТАЕ**

В октябре 1992г. я вместе с Юрием Скородумовым из Новосибирска сплавился в Китае (Синьцзян-Уйгурском автономном районе) в Каракоруме по реке Яркенд (спонсорами экспедиции были Новосибирский дрожжевой завод, "АКТУР" и "ЭМЭК"). Этой экспедицией я завершил цикл сплавов со всех восьмидесяти тысячников мира.

Собственно, сплав в Китае не был обязателен с формальной точки зрения. С Чогори (К-2) и трех других каракорумских восьмидесяти тысячников (Брод-Пика, Гашербрума-1 и Гашербрума-2) я уже сплавился в Пакистане по Бралду, Шигару и Инду. Но я считал желательным, если есть такая возможность, сплавиться по двум-трем рекам с каждого восьмидесяти тысячника (например, в Непале с Аннапурны я сплавился по трем рекам -- Марсианги, Модии и Кали Гандаки; с Канченджанги -- по Тамуру в Непале и Тисте в Индии). Однако такая возможность представлялась не всегда. И если с Непалом, Индией и Пакистаном проблем в этом плане не было, то с Китаем все обстояло сложнее.

Возможность сплава в Китае от каракорумских восьмидесяти тысячников по рекам Шаксгам и Яркенд с самого начала вызвала определенные сомнения. Проблема была в том, что первая часть задуманного водного маршрута (по Шаксгаму) проходит рядом с китайско-пакистанской границей, то есть находится в пограничной зоне. А так как в Китае в отношении госбезопасности царят те же порядки, что были у нас до перестройки (даже советским людям попасть в наши погранзоны тогда было очень сложно -- мы это испытали на себе в 1985г., когда начинали сплав по Большому Нарыну рядом с границей), то у меня не было уверенности, что нас пустят на Шаксгам (эти опасения, к сожалению, в дальнейшем оправдались). Но я всегда пытался выжать максимально возможное из любой ситуации и, применительно к данному случаю, считал, что где будет возможность, там и нужно сплавиться. Если не по Шаксгаму с Яркендом, то по одному Яркенду.

Итак, в первых числах октября мы добрались из Новосибирска в Бишкек. С помощью моего знакомого по Обществу свободных путешественников Виктора Богачева и сочувствующего нам Владимира Ульянова стали искать турфирмы, которые могли бы помочь нашей заброске в Кашгар через перевал Торугарт, где проходит киргизско-китайская

граница. Дело в том, что по правилам ее пересечения нас не могли пропустить в Китай, если с той (китайской) стороны границы нас никто не встречает. Другими словами, нас должен был кто-то постоянно "пасти" в Китае, и без присмотра мы не могли там сами путешествовать. Худшие черты социализма проявлялись в этом вопросе в полной мере. Однако ни одна турфирма в Бишкеке не соглашалась нас взять в Кашгар и там оставить (их руководители считали, что сколько человек они ввозят в Китай, столько же должны и вывезти обратно), несмотря даже на то, что мы имели служебные визы. И только кинофирма "Салямалик" (директор Б.У.Шамшиев) согласилась помочь нам попасть в Кашгар, обеспечить нам в течение трех дней питание и гостиницу и затем оставить нас там. А если туристская группа фирмы будет в Кашгаре, когда мы будем возвращаться, то она заберет нас с собой в Бишкек. Заплатили мы, как обычно платят за тур, по 120 долларов и 6000 рублей. Как оказалось в дальнейшем, мы не прогадали. Из-за произвола, творящегося на границе в Торугарте, некоторые командированные торчат здесь по 2-3 дня.

Часто возникают проблемы и с туристскими группами. Мы же прошли киргизский пограничный и таможенный контроль, не выходя из машины. А ехали мы на РАФике "Салямалика" вместе с третьим человеком в фирме -- Аблят-акой, женой Шамшиева Айтурган (народной артисткой Киргизии, известной советским кинозрителям по фильму "Снайпер" и другим) и главным бухгалтером. У них большие связи по обе стороны границы, их там знают, поэтому мы прошли пограничников и таможенников очень быстро. Примерно такая же ситуация повторилась и на китайской территории. И хотя китайская сторона обычно требует справки о том, что въезжающий не заражен СПИДом (такие справки я и Юра заблаговременно получили в Бишкеке, пройдя соответствующую проверку), от нашей компании их не потребовали. Мы пересели на японские машины, принадлежащие фирме, которая нас встречала. Однако не обошлось без мелкого ЧП -- через несколько километров наша машина сломалась, и мы всю ночь провели в ней. Наконец, мы прибыли в Кашгар, и нас разместили в гостинице. Я сразу же отправился в Альпинистскую ассоциацию Кашгара договариваться о сплаве. К сожалению, впервые за все мои зарубежные экспедиции между мною и официальными лицами возник языковой барьер: китайцы не знают русского языка (исключения крайне редки) и почти не знакомы с английским. С помощью плохого переводчика с уйгурского на английский мне удалось объяснить менеджеру фирмы мистеру Арслану, что мы хотим осуществить сплав по Шаксгаму, а затем -- по Яркенду. Он ответил, что сначала спросит разрешения у своего руководства в Урумчи, а затем -- у полиции. К утру следующего дня "добро" руководителей он получил, а ответ из урумчийской полиции должен был прийти только через сутки. Благодаря наличию свободного времени и радушию китайской фирмы (которой мы были представлены сотрудниками "Салямалика"), нам удалось осмотреть различные исторические достопримечательности Кашгарского района, в частности, мы посетили дом великого уйгурского лингвиста Кашгари.

На третий день пришел ответ от полиции. К сожалению, отрицательный. Так как Шаксгам -- фактически пограничная река, сплав по ней не разрешен. Оставался Яркенд. Три часа я торговался с мистером Арсланом насчет цены -- мы могли заплатить только 800 долларов, а он требовал чуть ли не в два раза больше. В конце концов он согласился с нашими условиями.

На следующий день рано утром два парня из его фирмы заехали за нами в гостиницу, и мы тронулись в путь. Проехали через город Яркенд (Шачэ). Машина буквально мчалась по дороге, и к вечеру нам удалось достичь реки Яркенд в районе ее притока Ташкуртан. Так как дело было в октябре и температура воздуха уже начала ползти к нулю (по Цельсию), на реке был низкий уровень воды (а большинство ее притоков вовсе пересохло). Это позволяло нам добираться к точке начала сплава иногда даже по сухому руслу Яркенда и часто через сухие русла его притоков, что летом (в большую воду) было бы невозможно. Выгрузив наш груз, сопровождающие уехали, и мы остались одни.

В эту экспедицию, в отличие от моих предыдущих, мы взяли с собой устойчивый двухместный плот "карабубер". Однако, как оказалось, мы "перегнули палку". Малый

уровень воды в Яркенде плюс сплав на "карабубере" резко упростили маршрут, и в спортивном отношении китайская экспедиция оказалась не очень интересной. Конечно, и на этом маршруте были мощные прижимы к скалам, валы, а течение тянуло нас со скоростью 10 км/час даже при встречном ветре. Но все препятствия были преодолены без особых проблем. Что же касается окружающей нас природы, то река бежала в безлесной зоне, и там, где нам пришлось ночевать, мы использовали для приготовления пищи примус.

Закончили сплав перед плотиной в Кочуме. Здесь нас на левом берегу ожидал джип с уже знакомыми парнями. Мы побросали в него все вещи и поехали в Яркенд. А утром следующего дня уже были в Кашгаре. Возле гостиницы "Чинувак" "поймали" Марину, руководителя группы туристов из Кара-Балты (это недалеко от Бишкека), отправляющейся обратно в Киргизию через Бишкек, и попросили ее взять нас с собой, причем бесплатно (у нас кончились деньги). Марина оказалась отзывчивой девушкой и пустила нас в автобус. Через несколько часов мы оказались на границе, без проблем прошли ее и дальше путь продолжили на ЛАЗе Кара-Балтинского бюро путешествий и экскурсий (шоферу, правда, пришлось отдать 5 банок тушенки). Карабалтинские бизнес-туристы оказались очень приветливыми и угостили нас разной едой и питьем. Следующим утром прибыли в Бишкек, а затем поездом (ехали 2,5 дня) -- в Новосибирск. Так закончилась наша китайская экспедиция.

Река Яркенд оказалась двадцать второй рекой в списке рек, по которым я сплавился со всех четырнадцати восьмидесятичников, в Непале, Индии, Пакистане и Китае.

### **ПЕРВАЯ КОРДИЛЬЕРСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ (АРГЕНТИНА)**

После успешного сплава по рекам, стекающим со всех четырнадцати восьмидесятичников, меня начала обуревать новая идея -- спуститься водным путем с самых высоких вершин всех континентов.

Из таких вершин второй по высоте после Эвереста (Азия) была южноамериканская Аконкагуа (6960 м), находящаяся в Аргентине возле границы с Чили. Я занялся подготовкой к экспедиции. Договорился о деньгах со спонсором-участником экспедиции Виктором Мозеровым, генеральным директором туристской фирмы "АКТУР" (Владивосток). С помощью фирмы "Тревел" получили аргентинские въездные и российские (МИДовские) выездные визы и 11 января 1993г. вылетели рейсом Аэрофлота из Москвы в Буэнос-Айрес. Промежуточные посадки сделали в Алжире, на острове Сал и в городе Сальвадор (Бразилия).

В Буэнос-Айрес прибыли через 22 часа, вечером. А там -- лето, тепло. На автобусе добрались до гостиницы "Валдорф" (где двухместный номер стоил 44 доллара).

В полночь, перед сном, я выбрался в город, чтобы осмотреться на местности и разведать местоположение автобусной и железнодорожной станций. Буэнос-Айрес жил веселой ночной жизнью. Поражала своей яркостью реклама. Оказалось, что в Аргентине мало кто говорит по-английски, а я испанского не знал. Поэтому не сразу выяснил, что в нужную нам Мендосу ходят омнибусы транспортной фирмы "Шевалье". Отправляются они туда только вечером, так что следующий день нам предстояло провести в Буэнос-Айресе.

Утром сдали вещи в камеру хранения фирмы "Шевалье" и (после того, как в представительстве Аэрофлота нам подтвердили места на обратный рейс до Москвы) отправились на экскурсию по городу. Он оказался очень красивым и приятным, но весьма дорогим (бутылка минеральной воды стоит 1,5 доллара, открытка с видом столицы -- 0,5 доллара и т.д.). Жители очень приветливые.

Вечером в двухэтажном суперавтобусе фирмы "Шевалье" отправились в Мендосу. Запомнилось заботливое отношение стюардессы к пассажирам. Нам были предложены горячее питание, вино, коньяк, прохладительные напитки, кофе, пирожные, показаны видеофильмы, был проведен розыгрыш лотереи... Все это входит в стоимость билета (равную 70 долларам).

Прибыли в Мендосу утром. Оставили вещи в камере хранения и занялись поисками туристской фирмы, работающей в районе Аконкагуа.

В конце концов попали в отделение департамента туризма на улице Сан Мартин, где получили достаточно подробную информацию о порядках в районе знаменитой вершины. За пермит на посещение национального парка, который окружает Аконкагуа и начинается выше селения Пуэнта-дел-Инка, мы заплатили по 30 долларов. Затем приобрели автобусные билеты до Пуэнта-дел-Инка (на утро следующего дня) и стали знакомиться с Мендосой. Мы буквально влюбились в этот зеленый, красивейший город со множеством строений в средневековом испанском стиле. В настоящее время в Мендосе проживает около полумиллиона человек.

Посетили САРКУ -- ассоциацию по изучению русской культуры. Члены этого общества хотя и плохо, но говорят по-русски. Одна семья пригласила нас после сплава к себе в гости.

Переночевали в гостинице "Галисия", очень дешевой по местным меркам (15 долларов за двухместный номер).

Утром автобусом выехали в Пуэнта-дел-Инка (туда ехать 4 часа). По ошибке (из-за незнания испанского языка) проехали дальше, чем нужно -- до самой аргентино-чилийской границы. Пришлось возвращаться в Пуэнта-дел-Инка. Осмотрев реку Орконес, стекающую с Аконкагуа, решили начать сплав по ней немногим выше Пуэнта-дел-Инка, так как расход воды здесь был небольшим, и выше по течению река была практически непроходимой для нашего судна -- плота "карабубер". Но так как мы запаслись разрешением на посещение национального парка Аконкагуа, то было решено сначала совершить треккинг до высокогорного отеля "Пласа-дел-Мулас" ("Площади мулов") на высоте 4,4 тысячи метров.

На это путешествие ушло два дня с промежуточной ночевкой в местечке Конфлуэнс, где сливаются две реки. По пути любовались Аконкагуа (ее, кстати, можно увидеть и с дороги, ведущей в Чили, в 4-5 км от Пуэнта-дел-Инка). Познакомились с итальянскими и индонезийскими альпинистами, а также с аргентинской компанией треккеров, состоящей из двух взрослых мужчин и нескольких мальчиков школьного возраста. Кстати, испаноязычные путешественники приветствуют других возгласом "Ола" (или "Оля") вместо привычного для меня "Хай".

Затем вернулись в Пуэнта-дел-Инка. Вечером в отеле познакомился с голландским альпинистом, который к тому же оказался профессиональным фотографом. Договорились: он снимет фрагмент нашего сплава перед "Мостом инков" своим фотоаппаратом, затем пришлет нам негативы. А его товарищ сфотографирует наше прохождение в этом же месте мозеровским японским аппаратом.

На следующий день, собрав "карабубер", начали сплав по Орконесу и продолжили его по реке Лас Куэвас, в которую Орконес впадает. В километре ниже Пуэнта-дел-Инка сплав в этот день закончили. Голландцы сфотографировали нас, как договорились. Мы поужинали в отеле, а ночевали возле плота.

Далее в течение четырех дней сплавливались по Лас Куэвасу и Мендосе (в которую впадает Лас Куэвас). Маршрут оказался высшей (шестой) категории сложности. Непрерывный (на протяжении около 30 км) слалом на Лас Куэвасе между большими валунами при высокой скорости течения сменился сплавом по мощной реке, которой оказалась Мендоса в большую воду (в январе на ней паводок). А через пару километров (от места впадения в нее Лас Куэваса возле селения Пуэнта-де-Вакас) Мендоса неожиданно втиснулась в узкий каньон, где образовала слив высотой 2,5-3 метра с мощными "бочками" за ним. Один бублик "карабубера" застрял в "бочке", но второй вытянул его из этой водяной ямы.

На протяжении следующих 30-40 км снова последовала цепь мощных порогов 5-6 категории сложности. Затем река успокаивается, разбивается на многочисленные протоки и (примерно через 20 км) в таком виде достигает Успаллаты. За мостом возле этого селения Мендоса опять собирается в одно русло и мощным потоком устремляется в ущелье. До автомобильного моста (по которому дорога переходит на левый берег и уходит к городу Мендоса) на реке встречаются многочисленные пороги 4 и 5 категории сложности.



Перед названным мостом сплав рекомендуется закончить (мы так и сделали), так как через несколько километров после него река Мендоса выходит на равнину, разбивается на протоки и вскоре исчезает в солончатых почвах.

Сплав по Орконесу, Лас Куэвасу и Мендосе потребовал максимальной физической самоотдачи. На Мендосе ниже Успаллаты к тому же сильно мешал встречный ветер. Из-за интенсивного таяния ледников вода в первых двух пройденных нами реках была темно-коричневого цвета, а в Мендосе -- светло-коричневого. Перед употреблением в пищу приходилось ее долго отстаивать.

После сплава мы вернулись в город Мендоса и в течение двух дней находились там. Остановились в том же отеле "Галисия". Сходили в гости к пригласившей нас семье и очень приятно провели вечер. В 3 часа утра отправились в гостиницу. Была суббота, и Мендоса не спала -- улицы были заполнены веселящимся народом. Зато первую половину следующего дня город казался вымершим (жители либо отсыпались, либо отдыхали в парке).

Посетили и мы этот парк с озером, любимое место отдыха горожан. А вечером сели в автобус и уехали в Буэнос-Айрес.

Весь следующий день бродили по столице Аргентины и затем (в начале ночи) вылетели в Москву.

Из жаркого лета вернулись в холодную зиму. Первая российская водная экспедиция в Кордильерах завершилась.

### **ПЕРВАЯ АФРИКАНСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ (ТАНЗАНИЯ)**

Во второй половине дня 16 февраля 1993 года судьба экспедиции висела на волоске. Не было денег.

Но вот в 15 часов 30 минут наш спонсор Андрей Евстигнеев ("АРТ-ПРЕСС") выдает нам с Геной Копейкой 1800 долларов -- и колесо закрутилось. Самолет в Дар-Эс-Салам (столицу Танзании) вылетал в тот же день, в 20 часов. За три часа мы сделали уйму дел: поменяли половину суммы на рубли, купили на Фрунзенской набережной авиабилеты, забрали вещи Гены из камеры хранения на Курском вокзале, а мои -- в Зеленограде, примчались, наконец, в Шереметьево-2 с тяжелым грузом... В 19 часов предстали перед таможенной. Подумалось: сейчас начнут придирается к моим металлическим трубам, из которых состоит каркас катамарана, обвинят в вывозе стратегического материала. Но -- обошлось. После волнующего священнодействия (взвешивания нашего груза) с нас взяли только 15 тысяч рублей -- меньше, чем мы предполагали.

Удачное начало экспедиции должно было бы заставить нас задуматься о возможных сложностях финала, повысить бдительность в чужой стране... Но русская беспечность и самонадеянность взяли верх, и за это мы жестоко поплатились в Африке. Но об этом позже.

Зачем летели в Танзанию? Два человека по заданию ТОО "АРТ-ПРЕСС" должны были "убить двух зайцев": альпинист Гена Копейка -- осуществить восхождение на высочайшую вершину Африки Килиманджаро (5895 м), а я -- сплавиться с нее на катамаране по реке Каранга. Заодно мы были обязаны сделать хорошие фотокадры для "АРТ-ПРЕСС".

После промежуточных посадок в Ларнаке (Кипр) и Санае (Йемен) наш самолет в 10 часов 17 февраля приземлился в Дар-Эс-Саламе. На такси добрались до гостиницы "Старлайт". Стоимость двухместного номера (включая завтрак, то есть завтрак) -- около 20 долларов.

Ознакомились с городом, в представительстве Аэрофлота подтвердили свой обратный вылет в Москву 24 февраля, купили фотопленку, билеты на автобус до Моши на 10 часов следующего дня. Утром 18 февраля выехали из Дар-Эс-Салама. Пригороды сменились обрабатываемыми полями, затем пошла саванна, и, наконец, появились горы. В 19 часов прибыли в Моши. Там нас "поймали" представители фирмы "Принц Кили Сафарис" и проводили в отель "Кофи Три" ("Кофейное дерево"). Одноместный номер с завтраком стоил 1300 танзанийских шиллингов (при курсе 440 шиллингов -- 1 доллар).

Изучив подробно карту района национального парка Килиманджаро, мы решили, что я начну сплав по реке Каранга от местечка Кибошо (расположенного выше, чем Моши), а Гена

с гидом турфирмы (присутствие которого в национальном парке обязательно) примерно оттуда же начнут восхождение. Однако утром следующего дня выяснилось, что более дешевым (200 долларов вместо 300) будет восхождение по классическому пути с использованием построенных там хижин.

Утром 19 февраля на джипе турфирмы поехали было в Кибошо, но вскоре убедились, что еще до этого местечка река Каранга является непроходимой для сплава (в то время она выглядела мелководным ручьем). В итоге мне пришлось стартовать на Каранге несколько выше моста на автомобильной дороге Моши-Аруша. Гена Копейка целый час усердно фотографировал мой сплав, затем отправился выполнять восхождение.

Дно реки Каранга имеет ступенчатый характер, каждый "гладкий" участок заканчивается завалом из камней с очень узкими проходами (более узкими, чем ширина моего катамарана). С этих камней вода падает вниз, затем идет очередной "гладкий" участок. Через такие завалы из камней приходилось постоянно перетаскивать катамаран.

"Гладкие" участки сначала были очень короткими (меньше 10 метров), затем стали удлиняться. К вечеру я сильно устал и не стал возражать, когда четверо местных парней стали помогать мне перетаскивать катамаран через камни. К сожалению, эта "помощь" имела для меня роковые последствия: один из парней перерезал веревку, которой рюкзак с вещами был привязан к катамарану за моей спиной.

Я обнаружил пропажу рюкзака только после того, как четверо проходимцев скрылись в джунглях. За моим сплавом наблюдали десятки людей, но никто "не видел" воров. Ненависть к белым осталась с колониальных времен. Зрители были откровенно рады, что обокрали белого человека.

В рюкзаке, кроме вещей, были мой паспорт, авиабилет и деньги. На следующий день я вместе с полицейскими вернулся на место происшествия, но стражи порядка вскоре ушли, сославшись на занятость. Убедившись, что "народ и воры -- едины", я в пяти деревнях провел "политбеседы" о том, что деньги и вещи можно мне не возвращать, но позарез необходимы паспорт и авиабилет. Без них я не смогу уехать из Танзании. Народ понимающе и сочувственно кивал... И только.

Я продолжил сплав. Уклон реки постепенно уменьшался, скорость воды падала. Интерес к сплаву у меня стал пропадать. К тому же дело шло к вечеру. Вдруг с берега кинулся в реку крокодил. Я причалил к берегу, вытащил из воды катамаран и разобрал его. Пройдя несколько километров, нашел дорогу. Попутная машина довезла меня почти до Моши. Последние пять километров пришлось тащить катамаран на себе -- у меня не было денег, чтобы нанять машину.

Вечером следующего дня в гостинице появился Гена. Он успешно завершил восхождение на Килиманджаро.

Договорились: он завтра (22 февраля) утром поедет в Дар-Эс-Салам и попытается получить в представительстве Аэрофлота дубликат моего авиабилета, а в посольстве России - документ на возвращение в Москву, я же на сутки останусь в Моши. В какой-то степени наш расчет оправдался: мой паспорт все-таки кто-то подкинул в один из полицейских участков.

23 февраля в Дар-Эс-Саламе мы встретились с Геной в гостинице. По его просьбе Москва подтвердила факт моего приобретения авиабилетов на обратный путь, и мне был выдан дубликат. Утром 25 февраля мы вышли из самолета в Шереметьево.

Но воровство моего рюкзака было только первым актом нашей "танзанийской трагедии". Когда вечером 22 февраля Гена прибыл в Дар-Эс-Салам и подошел к гостинице, его внезапно атаковали четыре негра. Отобрали японский фотоаппарат стоимостью 500 долларов, часы и 200 долларов. Защищаясь, Гена напоролся рукой на нож и сильно ее порезал. В кобуре фотоаппарата он хранил все шесть фотопленок, отснятых в Танзании для "АРТ-ПРЕСС". Это было самой тяжелой для нас потерей. Ведь ради этих кадров нам и были выданы деньги на экспедицию.

Несмотря на то, что в спортивном плане мы выполнили задание на 100 процентов, настроение было испорчено. Мы так и не смогли полюбить Танзанию. Невольно вспоминается строчка из Михалкова: "Не ходите, дети, в Африку гулять..."

"На далекой Амазонке  
не бывал я никогда..."  
(из популярной песни)

### **ВТОРАЯ КОРДИЛЬЕРСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ (АМАЗОНКА, ПЕРУ)**

С детства мечтал побывать на Амазонке. Впрочем, не я один. Еще в феврале 1991г. на съезде Общества свободных путешественников Алексей Калиниченко собрал группу желающих сплавиться по Амазонке с совершенно разными целями -- археологическими, ботаническими и прочими, вплоть до поиска страны Эльдорадо. Ребята были полны энтузиазма, но не понимали, что многолюдные экспедиции в наше время нереальны, спонсоров для них найти не удастся.

Результаты не заставили себя ждать: сначала "откололся" Калиниченко. Затем не смог найти денег и сменивший его на посту лидера этой группы Костя Чаадаев. Реальной становилась только моя экспедиция. Но из-за финансовых затруднений (а деньги искал каждый для себя сам) возникли сложности и в нашей группе: за две недели до отъезда отказался ехать Шангараев из Омска и в самый последний момент -- парень из Перми. В итоге я опять остался один, причем с дополнительной проблемой -- чрезмерно большим весом груза. Превышение на 50 кг аэрофлотовской нормы бесплатного провоза багажа (при расчете 5 долларов за каждый лишний килограмм груза) полностью "съедало" всю мою наличность на проведение экспедиции -- 250 долларов. Пришлось на неделю отложить вылет в Перу и заняться пересмотром снаряжения. Я вынужден был отказаться от надежного, хорошо себя показавшего в Аргентине плота "карабубер", который весил вместе с трубами около 55 кг. Ничего другого не оставалось, как придумать новую, очень легкую конструкцию. Я решил весь набор каркаса свести к одной-единственной трубе, которой посредством боковых петель в чехлах соединялись бы обе гондолы. Получился катамаран шириной около метра.

Труба придавала ему жесткость в продольном направлении, но только при условии, что гондолы не будут спускать воздух. Конечно, моя конструкция не была идеальной. Жесткость в поперечном направлении практически отсутствовала, и поперечная устойчивость судна при сплаве могла поддерживаться только с помощью опоры на весло, как на каяке. Такой катамаран, с точки зрения сложности проходимых препятствий, был одного класса с обычной байдаркой и, естественно, уступал по устойчивости классическому катамарану, но делать было нечего. Из-за жесткой экономии веса снаряжения пришлось отказаться от мешка-насоса, палатки, каски, гидрокостюма, запасного комплекта одежды и многого другого. Я ограничился лишь двумя байдарочными веслами (основным и резервным), веревкой для чалки, спальником, полиэтиленовым тентом, ковриком, легким маленьким алюминиевым котелком, минимально необходимым комплектом одежды и разного рода мелочью. И вот 13 марта рейсом Аэрофлота Москва-Лима я вылетел в Перу.

Летели мы около суток. Сделали промежуточные остановки в Люксембурге, Шенноне (Ирландия) и Гаване. Над Гаваной за сутки до нашего прибытия пронесся тайфун, повалил несколько зданий и оборвав электрические провода. В самолете познакомился с перуанцем, который учится в Москве. В Лиме он меня "перепоручил" другому перуанцу, живущему в Лиме, но у которого брат учится в Москве. Этот парень на следующий день помог мне сесть в автобус, идущий в Ла Юнион.

С момента прибытия в Лиму возникла еще одна, едва ли не самая большая, проблема -- языковой барьер, ибо хотя я и говорю по-английски, но не знаю испанского, а жители Перу практически не говорят на английском. Пришлось срочно выучивать числа и отдельные фразы на испанском языке, но этого все равно оказалось недостаточно для нормального общения.

Мне посоветовали начать сплав от Ла Юниона по одному из истоков Мараньона -- реке Вискарес (в Тинго Чико реки Вискарес и Нупе образуют Мараньон, а Мараньон и Укаяли в свою очередь образуют Амазонку). Так я и сделал.

Река Вискарес от Ла Юниона вплоть до своего устья представляет собой реку 4-5 категории сложности с достаточно быстрым течением и препятствиями в основном струйного характера. Мараньон, начиная с Тинго Чико, на протяжении первых десяти километров -- достаточно спокойная река, но напротив селения Кулкиш входит в сложнейший, с точки зрения сплава, километровый каньон, в котором много порогов высшей категории сложности. Часть из них может быть пройдена на больших плотках (причем, на пределе их возможности) или на "карабубере", но для моего судна этот каньон был непроходим.

Возобновил сплав с выходного участка каньона, метров за пятьдесят до моста. Здесь препятствия пятой категории сложности (для моего судна -- шестой). Затем река упростилась, более того -- почти остановилась. Я понял, что впереди что-то грандиозное. И точно. Через 7-10 км после выходного моста кулкишского каньона река снова устремляется в опаснейший каньон, вход в который в большую воду является непроходимым для любого плота. Вода, сжатая стенками каньона, падает с трех-четырёхметрового слива-водопада на огромный камень, перегородивший все русло, и, отскочив от него, просачивается дальше через два боковых прохода шириной 1,5 и 2,5 метра. Метров через пятьдесят вода опять вздымается от удара о камень на 2-3 метра и падает вниз с очередного водослива.

В большую воду вход в каньон можно было бы рискнуть пройти (с вероятностью прохождения 50%) на "карабубере", но была совершенно реальной опасность развала судна в 1,5-метровом проходе. Впрочем, приводимые мною сложность и проходимость препятствий даются для высокого уровня воды в реке. Паводок на Вискаресе и Мараньоне, вызванный дождями, наблюдается в феврале-марте, а низкий уровень воды ("малая вода") -- в июне-августе. В малую воду препятствия, конечно, упростятся. А вот в марте я вынужден был обойти первые триста метров второго каньона по берегу, затем продолжил сплав. Сразу же пошли пороги 5 категории сложности. Так продолжалось до Чавина. От Чавина пешком сходил в Тантамайю, возле которого расположены три древних индейских поселения, посетил древнее городище Пируро с разрушенной крепостью. К сожалению, весь день шел дождь, поэтому хорошие кадры на слайдовой пленке снять не удалось. Вернувшись к Мараньону, продолжил сплав и закончил его в районе селения Вакрачуко, встретив на пути серьезные препятствия.

Таким образом, по Мараньону было пройдено около двухсот километров. Думаю, что это -- самый сложный участок реки, так как далее, судя по карте, средний уклон Мараньона уменьшается, а ширина русла увеличивается. Конечно, это не исключает отдельных сложных порогов на оставшемся горном участке.

Теперь о впечатлениях. Места на Мараньоне -- очень красивые. Чрезвычайно интересно было осмотреть древнеиндейские городища. Что же касается погоды, то в основном шел дождь, было весьма холодно, а солнце появлялось лишь на 2-3 часа в сутки. Март планировался мною заранее, так как я хотел попасть на Мараньон в большую воду, чтобы на "карабубере" пройти сложнейшие пороги.

Для одиночного же плавания на небольшом судне, конечно, лучше подходят июнь-август, когда нет дождей, тепло и из-за низкого уровня воды более простые препятствия на реке.

Вернувшись в Лиму, переночевал в российском торговом представительстве, а на следующий день вылетел в Москву. Так завершилась моя вторая кордильерская экспедиция, имевшая две специфические особенности.

Первая -- терроризм. Оказалось, что именно Амазония -- место обитания и активных действий террористических групп, излюбленным объектом "охоты" которых являются иностранные туристы. Как мне сказали на маршруте, в прошлом году в районе Тантамайю, именно там, где я побывал, была убита американская семья -- родители с детьми. И не

случайно в 1993 году я оказался первым иностранцем в Тантамайо. Зарубежных туристов убивали в Вари и других селениях. Чуть ли не каждый встречный спрашивал меня, не боюсь ли я террористов. Все это, конечно, нервировало. Ведь сплавляющийся по реке человек является прекрасной мишенью, совершенно беспомощной (в него могут стрелять много раз, пока не попадут, а он ничем ответить не может). Но мне повезло -- в меня никто не стрелял.

Вторая проблема -- множество бешеных собак и даже кошек. К сожалению, я об этом узнал лишь после сплава. Из-за недостатка снаряжения во время путешествия я сильно мерз и, если представлялась возможность переночевать в каком-либо селении, считал это большой удачей. И вот в одном населенном пункте в темноте меня укусила за ногу собака. Сначала я отнесся к этому весьма беспечно (лишь смазал рану марганцовкой и залепил лейкопластырем), но по возвращении в Лиму узнал в Российском посольстве, что в Перу свирепствует эпидемия бешенства. Пришлось срочно принимать соответствующие меры.

Впрочем, известную опасность представляют и ядовитые змеи, пауки, прочая коварная живность, которой тут в изобилии. Впрочем, с ними еще как-то можно сладить, зная их повадки и обзаведясь соответствующими медицинскими препаратами. Но из-за терроризма я не могу рекомендовать российским туристам сплавляться по Мараньону и Амазонке. Если только вы не одержимы этой мечтой с детства.

### **ТРЕТЬЯ КОРДИЛЬЕРСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ (АЛЯСКА, США)**

В июле-августе 1993г. мы с Владимиром Кузнецовым сплавились на Аляске с высочайшей вершины Северной Америки Мак-Кинли (6194 м) по рекам Мак-Кинли и Кантишна.

Осуществление этой экспедиции до самого последнего дня было под вопросом, во-первых, из-за финансовых проблем, а во-вторых, из-за нерегулярности авиарейсов в самой России (мой самолет, например, вылетел из Новосибирска в Магадан на сутки позже запланированного времени). Но все обошлось. И вот в 11.30 22 июля 1993г. (четверг) рейсом Аэрофлота 801 мы вылетели из Магадана в Анкоридж. Пролетев 4 часа, прибыли в Анкоридж в 19.30...21 (!) июля (среду), то есть, как в фантастическом романе, совершили путешествие во времени (сказалась смена часовых и суточного поясов). Так как мы испытывали дефицит финансовых средств, то сразу по прибытии в Анкоридж, встретив несколько наших соотечественников (уж не знаю, настоящих или бывших), стали узнавать координаты наиболее дешевой гостиницы. Ею оказался Анкориджский молодежный хостел (общежитие) по адресу Н-700. Здесь стоимость койко-места за сутки 15 долларов (в вашем распоряжении двухместные нары плюс кухня, душ, туалет, разная информация). За постель нужно заплатить еще 1 доллар.

Утром следующего дня (в 8 часов) на вэне (микроавтобусе) фирмы "Муун бэй экспресс" выехали в Национальный парк Денали (Мак-Кинли), окружающий вершину Мак-Кинли. Высадили нас в Ви-Эй-Си -- центре для гостей, где выдаются пермиты на посещение Национального парка. Оказалось, что попасть в парк Денали довольно сложно из-за огромного наплыва желающих посетить его. Парк разделен на 44 зоны, и в каждой зоне может находиться одновременно лишь определенное количество человек. Превышение этой величины не допускается. В наиболее популярные зоны очередь на 3-4 дня вперед. А нам нужно было проплывать через зоны 14, 15, 43 и 44. Я решил, начав сплав с зоны 14, первую ночевку провести в зоне 15, а все остальные ночевки в пределах Национального парка -- в зоне 44, самой большой и самой редкопосещаемой (к ней очереди не было). Но не было уверенности, пустят ли нас вообще в парк. Ведь для его посетителей существуют большие ограничения в поведении -- нужно иметь при себе пластиковую бочку для мусора, хранить продукты в 100 м от места ночевки, а готовить пищу -- на расстоянии 100 м от названных двух мест (эти три точки представляют собой вершины равностороннего треугольника, если смотреть сверху на землю). Но самые большие проблемы могли возникнуть с медведями гризли, главной достопримечательностью парка. От людей требовалось громко разговаривать либо ходить с колокольчиком, тем самым предупреждая медведя о своем

приближении. В случае, если медведь вдруг сам устремится к людям, рекомендовалось говорить еще громче и расставлять руки в стороны (показывая ему, что никакого оружия нет, и ничто его жизни не угрожает). Если все-таки он будет продолжать бежать к людям, то следовало кинуться на землю, закрыв шею рюкзаком, и притвориться мертвым (по идее хозяев парка, медведь после этого должен отстать от людей).

Боясь отказа, я обратился к одному из служащих (рейнджеров) этого центра с просьбой разрешить нам сплавиться в парке по рекам Мак-Кинли и Кантишна. Он ответил, что это возможно, но предварительно мы с Володей обязаны пройти экзамен на компьютере, который задавал на дисплее разные ситуации, на которые мы должны были давать правильные ответы. Вопросы на английском языке задавались чрезвычайно (для меня) быстро, а как сдавать экзамен Володе Кузнецову, не знающему английского языка, невозможно было себе представить. Я в течение часа готовился отвечать на вопросы (к компьютеру была очередь), но тут вдруг оказалось, что сдача экзамена на ЭВМ желательна, но не обязательна. Как я этому обрадовался! Мы пошли к другому рейнджеру (первый ушел куда-то), и тот нам без малейших проблем выдал пермит на рафтинг по рекам Мак-Кинли и Кантишна до реки Танана. К тому же оказалось, что получение пермита бесплатное. Это нас, естественно, обрадовало. Также выяснилось, что проезд на школьном автобусе -- "шаттле" (челноке) -- до места старта в районе ледника Малдрои массива Мак-Кинли (а именно из этого ледника вытекает река Мак-Кинли) стоит всего 3 доллара на человека. Правда, сложность оказалась в сроке выезда на маршрут, так как на сутки вперед все места в автобусах, выезжающих до Эйелсон-Центра и Вундер-Лэйка (озера), оказались уже занятыми, и нам на сутки пришлось отложить свой выезд и 1,5 суток пробыть в кэмпграунде (палаточном городке) Морино, что рядом с Денали-парк-отелем (там стоимость места на земле на 1 человека -- 3 доллара в день). Мы достаточно культурно провели это время (посмотрели разные фильмы о Денали-парке, в частности, о летающих хищниках). Однако на второй день наше настроение омрачилось непрекращающимся в течение дня дождем и предупреждением (первым и последним), сделанным нам одним из рейнджеров. Он заметил, что в кэмп-граунде мы оставили рюкзак с продуктами возле стоянки, а не положили в специальный большой металлический ящик (локер) для продуктов. В записке, оставленной нам, было сказано, что если он (рейнджер) еще раз увидит рюкзак с продуктами возле стоянки, то нас немедленно выгонят из парка. Но до 7 часов утра следующего дня, когда должен был выехать наш автобус в Эйелсон-Центр и Вундер-Лэйк, рейнджер выгнать нас из парка не успел, так как у самих служащих парка рабочий день начинается в 7 часов. Да и не за что нас было наказывать.

И вот 24 июля мы выехали к месту начала сплава. По пути из окна автобуса видели бодрых и веселых медведей гризли, не менее жизнерадостных лис, лосей и других диких животных. Совершив пеший подход к реке Мак-Кинли, оказались на ней в зоне 14 и начали собирать катамаран. И тут пошел дождь, что явно замедлило сборку нашего судна. Но нам обязательно нужно было в этот день ночевать в 15-й зоне (на что у нас было разрешение), а никак не в 14-й (иначе очередной рейнджер выгнал бы нас из парка до того, как мы успели бы проплыть по реке Мак-Кинли). Наш сплав начался лишь вечером, и все же удалось до ночевки достигнуть 15-й зоны. Спать пришлось во мху, под тучами комаров, но лучшего для ночевки места мы найти не смогли.

Отсюда оставалось около 10 км до самого опасного участка реки Мак-Кинли -- двадцатикилометрового Орлиного ущелья. На карте это ущелье хорошо заметно, так как перед ним соединяются многочисленные протоки реки Мак-Кинли (в таком виде она вытекает из ледника), а после него река опять разбивается на протоки. Ущелье оказалось достаточно сложным для прохождения, с порогами пятой категории сложности, но мы прошли его лишь с небольшим количеством остановок, то есть практически с ходу. Фотографировать нас здесь (да и на всей реке Мак-Кинли) было некому, поэтому я в очередной раз остался без "боевых" фотографий. Несколько раз катамаран был на грани

переворота, но нам удавалось выровнять положение. Ущелье красивое и достаточно интересное.

После ущелья река опять потекла по многочисленным протокам и лишь перед впадением в Кантишну собралась в одно русло.

Нужно заметить, что на протяжении всего сплава по Мак-Кинли и Кантишне во время ночевки нас мучили комары (вокруг ледового массива Мак-Кинли располагается своеобразная, характерная именно для Аляски, смесь тундры с тайгой). Правда, на самой реке комаров было мало.

Во время сплава по Национальному парку Денали, строго выполняя инструкцию, мы не разжигали костер и абсолютно все отходы (бумагу, консервные банки и т.д.) везли с собой (ни в коем случае не закапывали). Это было совершенно непривычно для нас, но требование так делать было справедливым, ибо только так и можно спасти природу. А природа в парке Денали оставалась нетронутой, никаких следов человека. Результаты были налицо. На берегу реки мы постоянно встречали свежие следы медведя, видели лосиху с лосенком, много бобров, уток и прочую живность. И все-таки боязнь совершить невзначай что-то не так в парке довлела над нами, поэтому мы искренне обрадовались, заметив на берегу первую (за все время сплава) табличку -- "Граница Национального парка". Напряжение спало. Теперь мы могли жечь костры и сорить, но привычка, приобретенная в Денали-парке, уже сказывалась -- мы аккуратно закопали весь накопившийся мусор.

Через несколько десятков километров после границы Национального парка появились первые признаки присутствия человека, и, наконец, на правом берегу реки мы увидели деревянный дом и большой катер, причаленный рядом.

Решили сделать остановку и сходить в гости. Хозяевами оказалась семья Доухат (Дарэл и Кэрл). Осенью, зимой и весной они живут в Анкоридже (Дарэл -- профессор химии и физики в университете Анкориджа), а лето проводят здесь, на лоне дикой природы. Встреча была очень теплой. У нас с профессором нашлась общая тема для разговора, связанная с работой. Оба мы -- научные сотрудники и, как оказалось, оба работали на "оборонку". Выяснилось, что не только нашу Российскую Академию Наук (фактически бывшую АН СССР) сейчас разгоняют, но и среди американских ученых, работающих на "оборонку", большие сокращения (кстати, тремя основными особенностями Аляски являются нефть, золото и военные базы).

Дарэл указал на карте место расположенного ниже по течению Кантишны дома Тани Бикелэнд и ее друга Рэча (Ричарда). К концу дня мы доплыли до большого нового дома Тани и Рэча. Прием нам был оказан радушный. Здесь мы и переночевали. А на следующий день достигли жилища Майка Тернера, третьего "хозяина" Кантишны. И здесь нас приняли великолепно.

К этому моменту река Кантишна совсем успокоилась и медленно ползла по равнине. Вся спортивная часть маршрута осталась позади. И когда Тернер предложил сплавиться по оставшемуся участку Кантишны на его моторке, а затем подняться на ней вверх по течению Тананы до города Ненана, мы приняли его приглашение (вообще подобную поездку Майк устраивает лишь раз в 2 месяца). В этом случае решалась наша главная проблема -- попадание от устья Кантишны в Ненану, так как моторные лодки мимо устья Кантишны проплывают редко, а вариант со сплавом по медленной Танане до Мэнли-Хот-Спрингса требовал дополнительных финансовых затрат на наше возвращение оттуда в Ненану по суше, в то время как Майк провозил нас бесплатно.

К слову, для меня было совершенно удивительным то впечатление, которое произвел наш визит на простых американцев Рэча и Майка. В отличие от самоуверенных заморских гостей, посещающих Россию, Рэч и Майк страшно стеснялись нас и в то же время пытались показать все, что у них есть, как будто мы приехали на экскурсию. Их реакция на появление иностранцев была аналогичной поведению русских крестьян в глухой деревне, когда последних посещают американцы.

На следующий день мы вместе с Майком доплыли до Ненаны. Там, на дороге Фэйрбэнкс-Анкоридж, до вечера пытались поймать попутную машину (мы хотели вернуться в кэмпграунд в парке Денали, откуда легко было уехать в анкориджский хостел), но безуспешно. Заночевали в ненанском кэмпграунде. Хотя место в нем и стоило 5 долларов на человека (дороже, чем в Денали), зато он с горячим душем, что было нам весьма кстати. Здесь же познакомились с компанией американских пожилых людей из Орегона, путешествовавших на трех машинах с трейлерами. Они, узнав, что мы из России, предложили довести нас до Национального парка Денали. Мы, естественно, отказываться от этого предложения не стали. А в Денали почувствовали себя почти как дома -- все вокруг знакомо. Опять остановились в кэмпграунде Морино. Снова посмотрели фильмы (уже другие) о дикой жизни в Национальном парке Денали. Встретили уже знакомых нам двух немцев, двух Е (Еахимов). Познакомились с Роном Андерсеном -- американским учителем ботаники, летом подрабатывающем в парке Денали водителем автобуса-"шаттла".

Потом тем же вэном фирмы "Муун Бэй Экспресс" вернулись в Анкоридж, где опять поселились в международном хостеле. На следующий день осмотрели город. Он нам понравился. А затем рейсом Аэрофлота 802 вернулись в Магадан. Оттуда я перелетел в Иркутск и далее поездом добрался до Новосибирска.

Итак, североамериканская экспедиция завершилась. Теперь начинаю подготовку к экспедиции в Италии, где планирую сплавиться с самой высокой вершины Западной Европы Монблана. Затем -- Австралия и Индонезия. Но пока еще нахожусь под впечатлением красот Аляски, неповторимой и прекрасной.

### **АЛЬПИЙСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ В ИТАЛИИ**

В октябре 1993г. я вместе со своим двенадцатилетним сыном Виктором побывал в Италии, где мы сплавились по реке Дора Бальтеа, стекающей со склонов Монблана (4807 м) - - самой высокой вершины Западной Европы. Половину потребовавшихся денег (200 долларов) спонсировал мне Рон Андерсен во время моего пребывания на Аляске, причем он сделал это по своей инициативе -- ему просто понравились мои путешествия.

В Италию мы заехали (также, как потом и выехали из нее) на автобусе минской турфирмы "Спутник" вместе с обычной тургруппой. Из Белоруссии наш путь лежал через Польшу, Словакию, Венгрию и Словению. Наиболее запоминающимся событием на этом пути было посещение Будапешта, красивого города с большим числом старинных зданий. И хотя наиболее тщательно тургруппу досматривали таможенники в Бресте (на белорусской стороне), больше всего времени мы потеряли на итальянской границе, где одному из местных таможенников захотелось купить у кого-либо из нашей группы "командирские" часы (естественно, по дешевке). Но владельцев таковых не нашлось, и о нас надолго "забыли" (мы потеряли здесь около пяти часов).

В Болоньи мы с Витей отсоединились от группы и далее продолжили путешествие самостоятельно. Как и предполагали, незнание итальянского языка было достаточно большой проблемой, но все же решаемой (в отличие от Перу, где за все время моего пребывания там я встретил лишь одного англоговорящего человека, в Италии на английском говорит каждый пятый или шестой). Итак, на местном автобусе (большом, никаких проблем с размещением багажа; впрочем, это характерно для основной части итальянского транспорта, в том числе и для поездов) добрались до железнодорожного вокзала. Купили билеты второго класса до Аосты по маршруту Болонья - Милан - Кивассо - Аоста (нам предстояло сменить три поезда, так как прямого до Аосты не было). Билет от Болоньи до Аосты стоил около 60 тысяч лир (в момент нашего приезда в Италию курс местной лиры был такой: 1550 лир за 1 доллар). В итальянских железнодорожных билетах не указываются номера ни поездов, ни мест (можно садиться на любое место любого поезда, идущего в нужный пункт, но только в вагон указанного в билете класса -- второго или первого). Правда, есть еще поезда-экспрессы, при использовании которых нужно доплачивать за "скорость". В Милане сменили поезд и добрались до Кивассо (эта станция находится на ветке Милан-



Турин), откуда ходят поезда до Аосты. Прибыли в Кивассо в полночь, а следующий поезд до Аосты отправлялся лишь в 7 часов утра, поэтому ночь пришлось провести в зале ожидания.

Утром прибыли в Аосту. Я позвонил своему знакомому Пиерсандро Пигнатаро, с которым встречался в Аргентине после его восхождения на Аконкагуа (перед моим сплавом по рекам, стекающим с этой вершины). Пиерсандро приехал к нам на вокзал, отвез к себе домой, познакомил со своей женой Джулианной и детьми Валентиной и Лукой. Нас накормили прекрасным обедом. И затем Пиерсандро на своей машине провез нас вдоль реки Дора Бальтеа (по которой нам предстояло сплавляться) от Аосты до Курнайе (это селение находится непосредственно у подножия Монблана) и обратно. Ниже Аосты река -- не сплавная, на ней очень много плотин и водоотводных каналов. Поэтому общепринятым для сплава, как сказал Пиерсандро, является участок Курнайе-Аоста протяженностью 35-40 км. Впрочем, как я выяснил позже, есть смысл заканчивать маршрут несколько выше (по течению) Аосты возле селения Сар, перед гидроплотиной. Тогда на маршруте останется только одна плотина, в самых верховьях, перед ущельем, которую все-таки придется обносить. Впрочем, осенью из-за малого уровня воды участок выше этой плотины был совершенно непроходимым, и начинать сплав можно было только ниже ее. Поэтому во время нашего сплава мы обошлись без обносов.

Вечером побродили по Аосте. Переночевали в шикарном доме Пиерсандро. На следующий день хозяин дома с семьей уезжал в Турин, поэтому в дальнейшем мы опять были предоставлены сами себе.

Утром выехали на маршрут. Полдня ушло на приготовление нашего плота "карабубер" к сплаву. Решили в тот день уже не сплавляться.

Следующий день был боевым, со сплавом по Дора Бальтеа. Препятствия вплоть до четвертой категории сложности мы проходили с сыном вместе, а порог 5-й категории я прошел один, и Витя меня здесь сфотографировал. Сплав закончили вечером перед плотиной возле селения Сар.

На следующий день съездили в Курнайе, посмотрели Монблан вблизи. Ночевали в гостинице нашего нового знакомого Данило, тоже водника. А еще через день началось возвращение из Альп в Россию. Сначала на поезде добрались до Милана, осмотрели его. Насколько удивила своим скромным видом всемирно известная "Ла Скала", настолько же понравился собор на площади Дуома.

Вечером, также на поезде, прибыли в Венецию. Нам предстояло сутки провести в этом легендарном городе (встреча с нашей тургруппой намечалась на следующий день в 14 часов, а вечером, в 19 часов, планировался общий отъезд из Венеции). В Венеции нет автомобильных дорог, а есть лишь улицы для пешеходов и водные каналы.

Из-за ограниченности наших финансовых возможностей всю ночь пришлось бродить по городу (из зала ожидания на железнодорожном вокзале нас выгнали, так как мы уже использовали все свои железнодорожные билеты). Город, конечно, классный! Очень красивый. Ночью Венеция живет совершенно другой жизнью, чем днем -- открыты только кафе, а на катерах и гондолах плавают веселящиеся компании и влюбленные.

Утром увидели другую Венецию -- еще более красивую. Мы буквально всю ее исходили пешком. Особенно запомнился район возле площади Святого Марка. Кстати, в полдень сама площадь оказалась под водой (наступил прилив). А вот вечером, когда мы попали сюда вместе с тургруппой, площадь была уже сухой (вследствие отлива вод Адриатического моря).

Со своей тургруппой встретились в 18 часов (на 4 часа позже, чем планировалось) из-за ее опоздания. Туристы в течение 2 часов знакомились с Венецией (впрочем, большинство из них посещало лишь городские магазины). И поздно вечером мы двинулись в обратный путь. На этот раз ехали через Словению, Венгрию и Украину (через Чоп). После того, как пришлось "жаться" в Европе (из-за недостатка денег), нас поразили цены на Украине -- нормальный обед обошелся каждому из нас в 100 российских рублей (предварительно конвертированных в украинские купоны). Такой обед в Новосибирске до поездки мне обходился в 700-800 рублей. Это наглядно подтверждало, что экономическое положение на

Украине еще хуже, чем в России. Затем мы прибыли в Минск. И, наконец, через Москву, вернулись в Новосибирск.

### СПЛАВ В АВСТРАЛИИ

Вылетев из Москвы 10 декабря 1994г. и сделав промежуточную посадку в Бангкоке (Таиланд), мы (я и мой напарник Владимир Кузнецов) прибыли утром 11 декабря в Сидней, где были встречены моим знакомым по переписке Джоном Моррелом. Так как ввоз большинства продуктов (а особенно мясных) в Австралию категорически запрещен, пришлось из России захватить только чай, сахар и сублимированные супы. Остальные продукты докупили в Сиднее. Затем Джон отвез нас на автовокзал, и через 8 часов автобусом мы прибыли в Бэридэйл, сделав 1,5-часовую остановку в Канберре (весьма приятном городе; впрочем, эта характеристика относится и к большинству других городов и городков Австралии; скажем сразу: Австралия нам очень понравилась).

В Бэридэйле нас встретил знакомый Джона Дэвид Цигана, у которого мы и переночевали. На следующий день Дэвид отвез нас на машине к реке Сноуи (Снежной) в место, расположенное несколько ниже селения Далгети. Отсюда мы и начали сплав.

Нам предстояло пройти по Снежной сначала 80-километровый непосещаемый водниками участок, а затем преодолеть 120 км уже хорошо известного маршрута. На первом участке должен был встретиться водопад Курровонг Вотерфолл. Однако, какова его высота и где он точно расположен, местные водники-профессионалы не знали, как, естественно, и мы. Скажу сразу, что на первые 80 км мы потратили 6 ходовых дней (а на остальные 120 км -- 4 дня). На первом участке нам встретился не один водопад (как ожидалось), а три. Причем первым двум водопадам (высотой 4 и 2,5 м соответственно) предшествовало 10 км сложных порогов. Временами в реке встречались хаотичные нагромождения глыб высотой до 10-15 м. Из-за сравнительно малого уровня воды на этом участке реки образовалось несколько "непроходов" (узких щелей между глыбами, в которые не мог втиснуться наш катамаран); в этих местах приходилось обносить судно по берегу. Наконец, достигли 4-метрового водопада (как мы поняли, это и есть Курровонг Вотерфолл). Однако он падал в полуметровую щель (а ширина нашего катамарана "Кулик" была около 2 м), так что пролезть в нее мы никак не могли. Вскоре последовал и 2,5-метровый водопад, а затем река успокоилась. Итак, подумалось, Курровонг Вотерфолл позади, а впереди "чистый" и простой участок до реки Джэкобс (где заканчивалась первая, неизвестная, часть маршрута). Однако действительность оказалась суровее. Через несколько километров спокойной воды после двух мини-водохранилищ (длиной 1-2 км каждое) мы подошли к ...десятиметровому водопаду (как оказалось, после его осмотра, непроходимому в принципе ни в малую, ни в большую воду из-за навала падающей воды на скалу). Даже сейчас мы не знаем точно, который (первый или третий) из водопадов есть Курровонг Вотерфолл, хотя думается, что третий. Покорные судьбе, обнесли и этот (третий) водопад, после чего продолжили сплав. На следующем участке Снежной (длиной примерно 1 км) встречаются сложные пороги, затем река упрощается. Однако незадолго до устья реки Джэкобс мы оказались в достаточно сложном и узком (шириной 2,5-3 м) каньоне с рядом мощных сливов до 1,5 м высотой. Непосредственно перед устьем этого притока Снежная успокаивается.

Таким образом, нами успешно был преодолен 80-километровый малоизвестный участок реки Сноуи (Снежной). За 6 дней сплава по этому участку мы не встретили ни одного человека, но увидели около 30 кенгуру и 4 змеи (как подчеркивали наши знакомые перед сплавом, змеи здесь смертельно опасны, несколько человек погибло от них в этом районе, к тому же сейчас был период их особой активности). А встречи с кенгуру были нам в радость. Эти животные, как правило, убегали, увидев нас, но некоторые подпускали к себе довольно близко.

После устья реки Джэкобс начался второй участок маршрута по реке Снежная, хорошо известный местным водникам. Препятствий стало меньше, однако встретился и ряд порогов 4-5 категории сложности. Первый каньон появился примерно через 5-6 км после

реки Джэкобс. Вход в него оказался непреодолимым для нашего судна ("ну совершенно нет проходов"), а остальные пороги каньона мы прошли. Километров через 13-14 пересекли границу штатов Новый Южный Уэльс и Виктория (из первого попали во второй) и еще через 32 км добрались до моста Мак-Киллопс. Отсюда предстояло пройти 70 км до устья реки Бакэн (где заканчивается спортивный участок реки Снежная), преодолев препятствия в трех каньонах (а в четвертом, очень красивом, их не было). Наиболее интересно в спортивном отношении третье ущелье, названное Туллоч Ард (оно расположено примерно на середине обсуждаемого 70-километрового отрезка реки), в котором встречается ряд сложных порогов. Четвертый каньон называется "Новая Гвинея" (почему -- не знаю).

Как бы то ни было, 120-километровый участок от реки Джэкобс до реки Бакэн (Бучан) мы преодолели за 4 дня. Так как сразу же за устьем реки Джэкобс к Сноуи подходит дорога (на первом участке маршрута вдоль Снежной дорог не было) и стали появляться люди, изменился состав фауны -- кенгуру стало меньше, зато появились ...коровы и лошади. Причем, это произошло в ...национальном парке. Вообще надо заметить, что через несколько километров после третьего водопада (на первом участке маршрута) река входит в национальный парк и до самого конца маршрута протекает в нем (впрочем, формально мы прошли через три национальных парка, примыкающих друг к другу). Присутствие коров в таком месте, естественно, нас удивило (мы тут же вспомнили парк Денали на Аляске, где ничего подобного произойти не могло). Кстати, в австралийских национальных парках разрешается жечь костры, что категорически запрещено в американских. Впрочем, допустимость приготовления пищи на костре была нам, конечно, на руку (хотя мы и взяли с собой на всякий случай примус). Кроме коров, лошадей, кенгуру, змей, лебедей, уток, попугаев и других пернатых, нам повстречались четыре компании людей (два парня ловили рыбу; супружеская пара и семья с детьми плескались в воде; три обнаженные девушки с интересом следили за плаванием на матрасе своего такого же голого приятеля).

На следующее утро после завершения сплава я сходил в городок Бакэн (в 14 км от места нашего финиша), сообщил о завершении нами маршрута Джону Морреллу, и через 1,5 часа он прибыл на машине в Бакэн, подобрал меня. Мы заехали за Владимиром, а после этого отправились в Джиндабайн. На следующий день прибыли в Сидней.

24 декабря я поехал в зоологический Коала Парк -- мне очень хотелось подержать на руках и погладить настоящего коалу (сумчатого медведя). Мне это посчастливилось сделать. Коала оказался мягким, пушистым и добродушным -- таким, каким мы его и привыкли видеть в фильмах. В зоопарке увидел и других животных-жителей Австралии. Поразило многообразие видов кенгуру -- на этом континенте их несколько десятков, причем есть совсем маленькие, размером с кошку. Очень понравился вомбат -- достаточно большая сумчатая зверюшка.

В ночь с 24 на 25 декабря Джон и его жена Джэн устроили ужин в честь Кристмаса (Рождества), наступавшего через сутки.

А утром 25 декабря мы направились в сиднейский международный аэропорт, чтобы улететь в Москву. Однако перед тем, как написать о перелете, сообщу немного о погоде, сопутствующей нам в Австралии. Если в течение 9,5 из 10 дней плавания была сухая и солнечная погода (мы даже обгорели), то в середине десятого дня пошел дождь. И он продолжался 4 дня до самого нашего вылета из Сиднея (а, может быть, и дольше, уже после нас -- не знаю). Причем, 25 декабря он лил "как из ведра". Оказалось, что это крайне необычное событие в Австралии: дожди в такое время года -- большая редкость.

Итак, 25 декабря в 15 часов мы вылетели из Сиднея в Москву рейсом Аэрофлота 556. Сначала на табло, указывающем время отправления самолетов, высвечивался маршрут: Сидней - Куала-Лумпур - Москва. Затем он сменился на новый: Сидней - Бангкок - Москва. Уже в самолете объявили: Сидней - Бангкок - Ташкент - Москва. Через полчаса уточнили: Сидней - Бангкок - Карачи - Москва. В конце концов мы прибыли в Москву 26 декабря в 7.45. Западное Рождество встретили в полете. Таким образом, была завершена моя последняя экспедиция в серии сплавов с самых высоких вершин всех континентов.

## ЭКСПЕДИЦИЯ В ИНДОНЕЗИИ (НА ОСТРОВЕ НОВАЯ ГВИНЕЯ)

После моих предыдущих сплавов по рекам со всех восьмьютысячников и с самых высоких вершин всех континентов, оставалась лишь одна гора, спуститься по реке, стекающей с которой, я стремился -- самая высокая вершина Океании Джая (5030м), расположенная в Ириан Джая -- западной (индонезийской) части острова Новая Гвинея. Но чтобы провести эту экспедицию, потребовалось приложить очень много усилий.

Это было самое дорогостоящее путешествие. Чтобы попасть на остров Новая Гвинея, сплавиться там и вернуться домой, требовалось более 3000 долларов. Мне помогли спонсоры -- газета "Момент Истины", Зыряновский филиал Кузбассоцбанка и журнал "Мир путешествий".

В пятницу 7 июля рейсом Аэрофлота вылетел в Джакарту. Сделав промежуточную посадку в Дубаи, мы прибыли в столицу Индонезии в субботу примерно в 17-18 часов местного времени. У меня заранее был куплен билет на рейс индонезийской компании "Гаруда" Джакарта-Биак 9 июля (вылет в 21.00), и мне предстояло сутки провести в Джакарте. Поэтому попытался узнать у соотечественников, летевших со мной в Джакарту, насчет дешевой гостиницы, но оказалось, что все они "новые русские" и едут отдыхать в 4-5 звездочных отелях примерно за 100-150 долларов в день. В частности, я имел возможность переночевать с туристами, отдых которых организовали "Дискавери" и индонезийская фирма "Блу Свэн", в отеле "Горизонт" на берегу моря, но такое удовольствие стоило бы мне 135 долларов. Такую роскошь я себе позволить не мог. Поэтому поинтересовался в самолете у соседа-индонезийца, где в Джакарте дешевые гостиницы. Он сказал, что недалеко от автовокзала Гамбир на улице Джакса. До Гамбира я за один час добрался рейсовым автобусом за 3000 рупий (8 июля 1995г. один американский доллар равнялся 2200 рупиям), а до Джаксы доехал на такси (с меня, правда, "содрали" 7000 рупий, хотя это удовольствие более 3000 не стоило, но в Джакарте наступила ночь, и у меня выбора не было). Остановился в хостеле "Борнео". Здесь комната стоит всего 25000 рупий за день. Туалет и душ -- общего пользования. Вода в душе, правда, только холодная. Но для меня было главное, что я плачу за номер 11 долларов, а не 135. И контингент в этом хостеле был подходящий -- молодые ребята из Америки и Западной Европы.

Самолет из Джакарты в Биак улетал в воскресенье только в 21 час, поэтому большую часть дня я мог посвятить поиску подробной карты провинции Ириан Джая (индонезийской части острова Новая Гвинея) и знакомству с Джакартой. Карту мне удалось найти не очень подробную, но она была все же лучше той, которая у меня имелась. Потом решил навестить знакомых туристов в гостинице "Горизонт" и осмотреть ее окрестности. Оказалось, что эта гостиница находится в великолепном парке отдыха с огромным количеством аттракционов, особенно на берегу моря. Здесь же находится и аква-парк, который я со своими знакомыми посетил. Главным развлечением здесь были "водяные горки" -- спуск с горок по желобам (аналогичным бобслейным) с бегущей водой. Раньше, когда я это зрелище видел по телевизору, мне казалось, что спускающийся человек испытывает какие-то острые ощущения. Увы, действительность разочаровала меня. Спуск с этой горки не идет ни в какое сравнение с преодолением порогов на реке, даже самых легких. Из-за плохого качества швов между отдельными секциями трассы я при спуске думал только об одном -- как бы не порвать плавки об эти швы. Но для ребятшек в аква-парке -- великолепный отдых.

В 20 часов прибыл в международный аэропорт им.Сукарно, чтобы вылететь в Биак. Приятно поразил сервис на внутренних дальних авиалиниях в Индонезии. Он никак не ниже уровня Аэрофлота, когда тот обслуживает международные рейсы.

Прилетели в Биак в 5 часов утра 10 июля. К 7 часам мне удалось получить в местной полиции пермит на посещение рек Кемабу и Дарево. И тут же купил билет на рейс Биак-Набире авиакомпании "Мерпати". Успешно сделать за 2 часа эти два дела -- об этом я мог только мечтать. Все было отлично, но... Но наступила большая полоса невезения. После прибытия в Набире мне предстоял последний перелет Набире- Сугапа на реку Кемабу. Этот

рейс также выполняет "Мерпати". И выполняет его лишь два раза в неделю -- по вторникам и пятницам. А был понедельник, 7 часов утра. Это означало, что если я вылечу в Набуре в 11 часов, то прилечу туда в 12 часов и, возможно, успею купить себе билет на вторник на рейс Набуре-Сугапа и отметить в местной полиции. Я даже попытался в офисе "Мерпати" в Биаке купить билет на этот рейс, но мне сказали, что Набуре-Сугапа -- это местная авиалиния, и билеты на нее продаются только в Набуре. И тут началось самое неприятное. "Мой" самолет (который должен был лететь из Биака в Набуре) сломался, и рейс стали откладывать, откладывать и опять откладывать. В конце концов его перенесли на утро вторника, а это означало, что я опаздываю на вторниковский рейс Набуре-Сугапа. Получилось же еще обиднее. Когда мы в 9 часов утра прилетели в Набуре, самолет до Сугапы все еще оставался здесь из-за нелетной погоды в районе Сугапы. Но свободных мест в нем уже не было. Мне посоветовали обратиться к пилотам еще одной авиакомпании -- "Тригана", но и эта компания в ближайшие дни рейс в Сугапу не планировала. Я уже смирился с мыслью, что придется 3 дня "торчать" в Набуре (а это маленький заштатный городишко, в котором необычным для меня было лишь то, что здесь живут, в основном, негры-папуасы) и пошел в агентство "Мерпати" покупать билет на пятницу. Здесь меня ожидал новый удар. С этого вторника "Мерпати" перешла на один рейс Набуре-Сугапа в неделю, а именно -- по вторникам. С учетом того, что я должен был находиться в Индонезии 3 недели (перенести дату своего обратного рейса из Джакарты в Москву на более поздний срок я не мог, так как имел ПЕКСовский билет с неизменяемой датой вылета), и из этих 3 недель придется одну полную неделю торчать в Набуре -- эта мысль дико расстроила меня. Тут мне посоветовали обратиться в маленькие частные авиакомпании МАФ и АМА, которые делают нерегулярные рейсы и в Сугапу, и в другие селения на реке Кемабу (в частности, в Погапу и Билай). На следующий день самолет АМА летел в Билай, но и на этот рейс все билеты были проданы. И до субботы АМА не собиралась летать в Сугапу или Погапу, или Билай. Оставалась компания МАФ. Тут я познакомился с американским пилотом Дуайтом Фибли, работающим на самолете этой компании. Кстати, именно от него я и узнал, что селения Погапа и Билай находятся как раз на реке Кемабу, ибо хорошей карты района Набуре-Сугапа не оказалось в Набуре даже в офисе авиакомпании "Мерпати". Фибли сказал мне, что на четверг его компания планирует утром рейс Набуре- Тимика, но если в это время в Тимике будет туман (что бывает там часто), то он полетит по маршруту Набуре-Погапа и сможет забрать меня с собой. На этот вариант я и стал надеяться.

Тем временем получил разрешение на посещение рек Кемабу и Дарево и от местной полиции, но для этого потребовалось дважды ходить в полицейский участок.

Стоит также отметить, что в Набуре я остановился в гостинице "Нусантара". В зависимости от класса комнат, стоимость пребывания в ней (вместе с четырехразовым питанием) варьируется от 26000 рупий в день до примерно 80 долларов. Я, естественно, остановился в комнате за 26000 рупий (правда, она -- на три койки, так что кого-то могли еще ко мне подселить). Комната хорошая, однако в корпусе с такими комнатами вообще нет душа. Но еды дают очень много, и она -- вкусная. Кстати, на территории самой гостиницы растут фруктовые деревья джамбу, их плоды довольно приятные на вкус.

И еще. В Биаке и Набуре я увидел тримараны местных жителей. Эти суда состояли из основного корпуса (обычной лодки) и двух дополнительных поплавков (обычных бревен), вынесенных на некоторое расстояние от лодки.

В связи с новыми познаниями в географии района рек Кемабу и Дарево, которые получил от Дуайта Фибли, я несколько изменил стратегию своего путешествия. Первоначально я планировал, прилетев в Сугапу, сплавиться по реке Кемабу (после слияния с рекой Дега перед селением Билай она уже называется Дарево), а затем пешком вернуться в Сугапу, откуда самолетом возвратиться в Набуре. Теперь я мог в принципе улететь обратно и из Погапы, и из Билая, если там окажутся в это время самолеты компаний МАФ и АМА. Но заранее (за неделю вперед) было неизвестно, где и когда именно появятся самолеты этих компаний, и прилетят ли они в Погапу или Билай вообще. А вот из Сугапы регулярно (по

вторникам) летает самолет компании "Мерпати" "Твин-Оттер", однако, чтобы воспользоваться им, я должен буду дополнительно пройти с рюкзаком и трубами около 60 км, то есть потерять на этом еще 3 дня. Поэтому я решил провести треккинг и рафтинг как можно быстрее (гнать с утра до вечера), вернуться в Погапу или Билай (они рядом) и там уже решить (в зависимости от информации о полетах самолетов компаний МАФ и АМА), идти мне обратно в Сугапу или ждать самолет здесь.

Однако в четверг я никуда не улетел. Самолет компании МАФ в Погапу не полетел (хотя мне утром продали на него билет, взвесили мой багаж и вроде даже собирались меня в Погапу отправить). Дуайт Фибли сообщил, что, возможно, сможет залететь в Погапу в субботу, но это маловероятно. В компании АМА сказали, что их самолет полетит в Билай только на следующей неделе. Я совсем было расстроился. Но тут, наконец-то, и мне повезло. Оказалось, что самолет "Мерпати" все-таки летит завтра (в пятницу) в Сугапу, и один из сотрудников гостиницы все-таки смог взять мне на него билет.

Мне также удалось узнать, что в следующий вторник будет лететь из Погапы МАФовский самолет, а в среду из Билая -- самолет компании АМА. Так что вопрос о возвращении в Сугапу вроде бы отпал, и я настроился вернуться в среду из Билая.

Вечером в гостинице познакомился с австралийским рафтером и альпинистом Энгусом Финни. Он показал мне свою подробную (масштаба 2,5 км на 1 см) карту района вершины Джая (Пунчак Джая). И тут оказалось, что туристские власти из Джаяпуры (с которыми я переписывался 1,5 года) давали мне совершенно неверную информацию о том, что Сугапа находится на реке Кемабу. Оказалось, что она вообще располагается по другую сторону водораздела между бассейнами рек Кемабу (Дарево) и Тарику (Мамберамо). И до первого (по течению) на реке Кемабу селения Угимба нужно будет идти километров 20-25, преодолев этот водораздел. Уже было 11 часов ночи, а в 5 часов утра следующего дня должна была быть регистрация на "мой" самолет до Сугапы, поэтому я попросил Энгуса отрезать для меня кусок карты с изображением верхнего участка реки Кемабу. Австралиец любезно сделал это.

А в пятницу утром я уже летел в Сугапу. Огромное впечатление произвел на меня лежащий внизу горный массив (горы Маоке). Это явно молодые горы, с многочисленными ущельями и острыми гребнями. Причем, чем ближе мы подлетали к вершине Джая, тем острее становились гребни гор. Их склоны были покрыты дремучими лесами.

Наш самолет встречало человек сто. Многие пришли за прибывшим грузом, но большинство -- из-за простого любопытства. Нужно сразу заметить, что почти все население острова Новая Гвинея составляют негры-папуасы. Они стали встречаться уже в Биаке, в Набире их -- большинство, а в Сугапе и вообще во всем районе моего рафтинга живут только одни папуасы. Обитает здесь несколько племен. Мне, в частности, помогали нести рюкзак папуасы из племени сайя (по крайней мере, они так себя называли). Во время моего пешего перехода и сплава я не встретил ни одного человека, говорящего по-английски. Папуасы меня совершенно не понимали, и в связи с этим у меня возникали разного рода проблемы.

Не знаю, каннибалы ли те папуасы, которых я встречал, но они относились ко мне достаточно дружелюбно. По крайней мере, попытки съесть меня никто не предпринял. Однако в одной из деревень у меня стащили водостойкие штаны и куртку, в которой я должен был сплавляться. А также украли практически все мои продукты питания, за исключением чая и частично сахара. И понять (но не оправдать) этот поступок можно: ведь кругом малые ребяташки с распухшими от голода животами. Есть здесь почти нечего, кроме уби (это что-то вроде сладкой картошки) и подобных плодов.

Большинство папуасов-мужчин (а мальчишки лет по 8-16 практически все) ходят постоянно с луком и стрелами, а также с большим ножом (с его помощью быстро выстругивают новые стрелы), и стреляют по всему, что движется (птица ли, зверь ли). Реакция у папуасов просто великолепная. При мне мой портер-папуас чуть было не убил пролетающую рядом с нами птицу поленом, запустив его как бумеранг.

Многие папуасы-мужчины ходят абсолютно голыми, но с трубочками, привязанными спереди.

Я несколько раз спал в их хижинах, имеющих основание в виде круга. Ночи в горах холодные, поэтому в середине хижины находится очаг, а ночью на этом же месте разводится костер из больших бревен, который горит почти всю ночь. Люди спят, расположившись радиально, ногами к костру.

В одной из деревень люди ходили, все вымазанные в грязи, и мазали грязью друг друга. Видимо, был какой-то праздник.

Итак, я прибыл в Сугапу. С помощью одного из полицейских нанял портера, который (как это оказалось впоследствии) сам был полицейским (но об этом я узнал уже в Угимбе). Он вроде бы согласился нести мой рюкзак до Угимбы за 10000 рупий (а я буду тащить трубы -- основу каркаса катамарана). Оба полицейских повели меня в полицию, где потребовали пермит. Лишь увидев его и сделав в нем отметку о моем прибытии в Сугапу, они успокоились, накормили меня рисом и больше не задерживали. Правда, порекомендовали взять еще одного портера, но я отказался. Тем не менее, когда мы тронулись в путь, второй портер все-таки увязался за нами.

Тропа пошла резко в гору (я сразу вспомнил непальские тропы), и вскоре мой портер "сдох". Второй портер взял у него мой рюкзак, и они пошли далее, сменяя друг друга. Я вынужден был согласиться с таким вариантом.

Тропа по-прежнему вела вверх. Так мы ползли полдня и, наконец, прошли перевальную точку и стали спускаться вниз (но, как оказалось в дальнейшем, это еще не был тот, водораздельный, хребет, за которым мы должны были попасть в бассейн реки Кемабу/Дарево). Пошел дождь. Нужно сказать, что одной из самых больших неожиданностей на маршруте для меня оказалась погода. В Большой Советской Энциклопедии не была приведена таблица осадков (в зависимости от месяца) на острове Новая Гвинея да и во всей Индонезии. Поэтому за основу своих прикидок погоды в Ириан Джая я взял данные (из БСЭ) по городу Дарвин, который находится на самом севере Австралии, то есть совсем рядом с Ириан Джая. Из этой таблицы следовало, что дожди начинают лить в начале осени, а весной и летом осадки -- минимальные. Но в действительности оказалось, что дожди идут в Новой Гвинее в июле каждый день, причем часто это ливни с грозами. Благодаря этому и глинистой почве, тропы в горах Маоке в июле практически не просыхают. И вот, когда мы начали круто спускаться с перевала вниз (а я уже упоминал выше, что местность здесь резко пересеченная, приходится преодолевать очень крутые подъемы и спуски), тропа стала кошмарной. Мокрая глина и мокрые корни деревьев (направленные, как назло, вдоль тропы) не "держали" меня, и я несколько раз "уезжал" вниз. Портеры шли босиком и, благодаря этому (они цеплялись за почву и корни всеми пальцами ног), падали реже, чем я. А затем мы попали вообще в дикие джунгли (кстати, отмечу, что за два дня трекинга до Угимбы нам не встретился на пути ни один человек). Мы проваливались по колено в жидкую глину, местами тропа вела по сплошному переплетению корней. Часто для перехода использовались упавшие деревья. А иногда вокруг было открытое болото. При этом нужно отметить, что благодаря круглогодичной положительной температуре и обильным осадкам, деревья здесь очень высокие, и их кроны практически перекрывают друг друга. Поэтому мы ползли в какой-то полутьме. Да, джунгли -- это не место для приятных прогулок. Следует сказать, что ниже Угимбы (по течению Кемабу) тропа станет несколько лучше. Но там, из-за мощнейших проливных дождей, мы часто будем идти прямо по ручьям по пояс в воде. И лишь ниже Селемамы тропа примет более-менее приличный характер.

По карте выходило, что между Сугапой и Угимбой по прямой километров 20. Я даже сначала думал, что нам хватит одного дня добраться до Угимбы. Но из-за плохой тропы (к тому же она очень сильно петляла) дойти за день не удалось. Переночевали у какой-то речки перед началом подъема к перевалу на водораздельном хребте. Папуасы-портеры натаскали на ночь много дров и спали возле костра. Ночь в целом выдалась спокойной, хотя временами кто-то ходил вокруг, да иногда раздавались крики то ли птиц, то ли животных.

Утром следующего дня мы продолжили свой трекинг. Повторилось все неприятное, что было накануне. Но, в конце концов, мы все-таки добрались до Угимбы. И здесь я впервые увидел реку Кемабу.

Теперь я расскажу, что представляет собой Кемабу. На том участке (между Угимбой и ниже Билая), где я побывал, она имеет средний уклон около 30 м/км. Туристы-водники знают, что это достаточно большой уклон. Здесь Кемабу является рекой 5-6 категории сложности, вернее, 5 к.с. с многочисленными элементами 6 к.с. Местами река буквально завалена каменными глыбами, хотя, в основном, препятствия носят струйный характер (и они усложняются в период дождей).

Но самое опасное -- не это. Только в экс-СССР я руководил и участвовал в десяти водных "шестерках". Но Кемабу была опасна тем, что ее практически нельзя было нормально разведать. Тропа часто идет вдали от реки, а берег -- непроходимые джунгли. Осмотреть более-менее протяженный участок реки впереди невозможно, то есть во время сплава нужно большинство препятствий проходить с ходу. Но еще хуже другое. В случае переворота, если тебя оторвало от судна, теряешь практически все -- и катамаран, и все вещи. При этом на кон ставится твоя жизнь: ведь чрезвычайно сложно выбраться к тропе через непроходимые джунгли и болота, а тропа порой отходит от Кемабу километров на десять. К тому же, как подчеркивается во всех справочниках по Ириан Джая, большую опасность для людей представляют в изобилии населяющие эту местность ядовитые змеи и пауки, после укуса которых человек умирает через несколько минут.

В конце концов я решил сплавиться без вещей на участках реки, где тропа идет не очень далеко от нее (а это я проверю заранее). На других участках катамаран буду обносить. Эта стратегия, единственно верная в моих условиях (ее можно было существенно изменить, если участников было бы двое или трое), потребовала дополнительных усилий, так как сначала надо было пешком пройти некоторый участок тропы, убедиться, что она идет недалеко от реки, в наиболее удобном месте спуститься к реке и на берегу оставить какой-то легко различимый знак (для этой цели я использовал свою ярко-красную ветровку). При этом меня сопровождал портер со всеми моими вещами, кроме катамарана. Затем я возвращался обратно к катамарану и сплавился по реке до своей яркой метки и портера. Таким путем я сплавился по участку Кемабу сразу ниже Угимбы, участку перед селением Эмонди и перед Билаем.

При сплаве особых ЧП у меня не возникало. Во вторник днем я уже был перед мостом через Дарево (в нее превратилась Кемабу несколько ранее) между Билаем и Погапой (Билай -- на правом берегу реки, Погапа -- на левом, а тропа после Угимбы шла по левому берегу). Завтра утром должен был лететь самолет из Билая в Набуре, а нам (мне и портеру) предстоял еще крутой подъем от моста к Билаю, поэтому я спешил, но решил все-таки напоследок пройти на катамаране еще два участка реки. На этот раз уже перед многочисленными зрителями, собравшимися возле моста. Первый участок преодолел без проблем, предварительно его разведав. Разведать второй времени не было. К сожалению, гондолы катамарана сильно "травили" (то есть спускали воздух). К тому же, обратные клапаны на гондолах (для подкачки их воздухом) были крайне неудачной конструкции, и требовалось много времени, чтобы гондолы накачать, а этим временем я не располагал. Поэтому не стал подкачивать гондолы катамарана, хотя они и сильно сдулись. Видимо, сказался также синдром финишного настроения, когда в мыслях ты уже закончил сплав и расслабляешься. Короче, в одной из "бочек" весь воздух в гондолах ушел в носовую часть, и катамаран через корму перевернулся. Я схватил одной рукой весло, а другой вцепился в катамаран. Тут нас потащило в какой-то сложный порог, но я цепко держался за свое судно и не позволил себя оторвать от него. Сразу за порогом я перевернул катамаран, забрался на него и хотел было причалить к берегу, но сделать это уже не успевал, так как нас втянуло в очередной сложный (5 или 6 к.с.) порог. Пришлось его проходить с ходу. Больше всего я опасался, что меня опять подведут спущенные гондолы, и всячески уходил от всех "бочек". К счастью, все закончилось благополучно, и после порога я спокойно пристал к левому берегу.



Тропа оказалась недалеко от реки. Как только я поднялся наверх, ко мне подбежали три парня-папуаса. Мы вместе спустились вниз, я разобрал катамаран, и эти ребята перетащили его к мосту, где меня встретила толпа аборигенов, с недоумением (и даже с разочарованием) смотревшая на меня. Позже выяснилось, что кто-то им сказал, что я погиб, они уже обсудили мою смерть и успокоились на этом, а тут вдруг появляюсь я как ни в чем ни бывало. Мы уже сильно опаздывали. Поэтому я быстро уложил гондолы в рюкзак, связал катамаранные трубы, и мы пошли в Билай. Когда уже стало темнеть, мы достигли цели. Там нам встретился католический пастор-папуас, говорящий по-английски. Пастор пригласил меня переночевать в его доме. Я, конечно, принял приглашение. Любезного хозяина звали Джэк Такимаи. У него были жена и трое детей. На мой вопрос, как это у католического наставника может быть жена (ведь, насколько мне известно, это не допускается -- сколько мы знаем трагических историй о нереализованной любви молодых католических священников!), пастор Джэк ответил, что для коренных жителей Ириан Джая сделано исключение. Беседовать с пастором Джэком было очень интересно. Жена его -- учительница в местной школе. У них один сын и две дочери. Сыну они дают возможность выбрать самому свое будущее, но лишь из трех вариантов -- летчик, врач или пастор. Сыну 4 года, и пока он окончательно свою будущую профессию не выбрал.

Кроме приятной беседы, мне предложили душ (правда, холодный), чистую постель и, самое главное, вкусную европейскую пищу и кофе. Дело в том, что проблема еды возникла уже вначале сплава. В Угимбе у меня стащили все продуктовые запасы, кроме чая и половины сахара. Кстати, в этой деревне живет человек сорок, не более, и местному полицейскому (каковым оказался мой портер на участке пути от Сугапы до Угимбы) узнать, кто это сделал, не составляло бы труда (а я попросил его вернуть мне украденные вещи и продукты). Но он не только не сделал этого, но и "содрал" с меня 35000 рупий за ночлег в холодном сарае без окон (такой отдых в сарае у них называется "бисок"). Вообще, как оказалось (впрочем, это можно было и предвидеть), местные полицейские не упускали меня из виду. Правда, я думал, что (как лайсон-офицеры в Непале) они (или их люди) просто будут меня сопровождать. Однако в Ириан Джая полицейские добровольно и безоговорочно превращались в портеров и несли мой рюкзак. Причем только на своей территории, от своей деревни до следующей. Таким образом сменилось шесть портеров. При этом не я их менял, а они ставили меня в известность, что вот отсюда пойдет такой-то человек. И чем ближе мы продвигались к Билаю, тем запросы у этих портеров-полицейских возрастали. Если первому я дал 15000, то последнему -- уже 30000 рупий. Но я несколько отвлекся от проблемы, связанной с едой.

После того, как у меня украли практически все продуктовые запасы, я стал голодать -- в местных деревнях люди питались только кореньями, и не было даже намека на магазин. Мне, правда, давали по 2-3 картошины в день (это норма питания у папуасов), но этого явно было недостаточно. Я заглушал голод чаем (сначала с сахаром, а когда он кончился -- и без него). Я пил чай в большом количестве и утром, и днем, и вечером. И вот после 4 дней такой "голодухи" в пасторском доме мне предлагают кофе, чай с сахаром, а затем -- отличный диннер (обед/ужин). И все очень культурно: вилки, ложки, ножи, салфетки. Кстати, в Индонезии (в том числе и в ресторанах) пищу употребляют с помощью ложки и вилки одновременно, без ножа. Причем, в правой руке держится ложка, а в левой -- вилка.

Самолет в Набуре улетал утром. И тут оказалось, что пастор по совместительству работает и радистом на аэродроме, и продавцом авиабилетов. Причем рация и билетная касса находятся в одной из комнат его двухэтажного коттеджа. Напоследок он дал мне книгу отзывов о крае и о приеме в его доме. Я написал, что всем очень доволен. И собирался уже уходить, как вдруг заметил, что пастор чего-то ждет. Я догадался, что дружба дружбой, а платить за приют все-таки надо, и спросил пастора: 50000 рупий -- нормальная плата? Он ответил, что вполне. Я расстался с этой суммой без малейшего сожаления -- ведь после того, что я испытал в джунглях, отдых в доме пастора был просто раем.

Самолет прилетел из Набуре в 7 часов утра, а в 7.15 мы полетели обратно. Пилотировал молодой парень из Уэльса, работающий по трехлетнему контракту с авиакомпанией АМА. Он был очень доволен условиями работы, но жаловался на местную кухню. Во время полета пилот показал мне рукой на Пунчак Джая (Карстенс), самую высокую вершину Океании. Она была удивительно красива.

В Набуре удалось достать билет до Биака на 11 часов утра. Но... На этот раз самолет был в исправности, однако не было пилота. Он появился (прилетел из другого населенного пункта) только в 14 часов, и мы прибыли в Биак в 15.30. Снял комнату за 52000 рупий в аэропортовой гостинице "Ириани" (в которой уже ночевал) и поехал в полицию.

Тут нужно остановиться на очень важном стратегическом моменте в моей экспедиции в Индонезии. Во время почти двухлетней переписки с туристскими властями Ириан Джая ими был предложен лишь один вариант сплава с горы Джая -- по рекам Кемабу и Дарево, так как все остальные реки -- труднодоступны и трудноразведываемы. Мне была прислана карта Ириан Джая (правда, плохонькая), которая подтверждала вышесказанное. Но так как эта карта была плохой, то в Джакарте я купил другую, более подробную карту. И вдруг на ней увидел дорогу вдоль реки Айква (Отомона Тамур), стекающей с массива Джая на юг от селения Тембагапура до Амамапаре и протекающей рядом с аэропортом Тимика. Это удивило меня: зачем, мол, в джунглях сделали дорогу. И вот во время перелета из Джакарты в Биак мне в руки попадает журнал "Гаруда" за июль 1995г., в котором есть статья. Из нее следует, что к югу от вершины Джая в районе горы Грасберг обнаружены огромные запасы золота и меди. По утверждению автора статьи Кэла Мюллера, гора Грасберг таит в себе самые большие в мире запасы золота и третьи в мире запасы меди. Здесь и находится знаменитый Фрипорт. А центром этого района является город Тембагапура. В журнале была даже приведена его фотография. И, оказывается, здесь здорово работают "зеленые", защитники окружающей среды. Они делают все, чтобы добыча золота и меди наносила как можно меньше вреда окружающей среде. И среди их сторонников есть высокопоставленные лица.

Стало понятно, почему индонезийские власти построили дорогу в джунглях в рекордные сроки. Этой информации я несказанно обрадовался. Решил, что после сплава по Кемабу и Дарево сделаю попытку "прорваться" (но официально!) в район Тимика-Тембагапура и в течение хотя бы одного дня (а между этими населенными пунктами примерно 50 км) сплавиться по реке Айква. Затем, уже в Набуре, посмотрев подробную карту Энгуса Финни, я увидел, что сама Тембагапура находится несколько в стороне от Айквы, и удобнее всего начинать маршрут от автомобильного моста через Айкву между Тимикой и Тембагапурой. Как раз в течение одного дня я смогу сплавиться без вещей, оставив их в Тимике.

Но оставалась главная проблема -- даст ли мне полиция в Биаке "добро" на посещение района Тимика-Тембагапура, тем более, что там обнаружены золото и медь (а я могу быть причислен к российским шпионам). К тому же в визе, которую я получил в Москве, по моей просьбе были указаны места моего посещения Ириан Джая: Набуре -- Сугапа -- река Кемабу -- река Дарево. На основании этой записи в визе полиция Биака мне и дала пермит на посещение вышеуказанных мест. О Тимике и реке Айква, естественно, в визе не было ни слова, и полиция Биака запросто могла мне не позволить посетить этот район. Поэтому я решил, что сначала сплавлюсь по рекам Кемабу и Дарево, а затем вернусь в Биак и попрошу упрямить полицейского, занимающегося пермитами на посещение Ириан Джая иностранцами, впечатать дополнительно в мой пермит слова "Тимика -- Тембагапура- река Айква", чтобы ему не носить на подпись шефу полиции Биака второе разрешение на мое имя. Скажу сразу, что мне удалось задуманное. Полицейский все-таки согласился и допечатал нужные слова в мой пермит. Самолет из Биака в Тимику вылетал 21 июля, а 23 июля я собирался из Тимики улететь (либо в Амбон, либо в Уджунг Панданг). Поэтому полицейский и поставил мне дату вылета из Тимики 23 июля. Но тут возникла очередная проблема. За два дня до рейса Биак-Тимика на него уже не было свободных мест. Следующий же рейс должен

был быть лишь 23 июля, то есть в тот день, когда истекал указанный в пермите срок моего пребывания в Тимике. Поэтому я решил всячески постараться улететь туда 21 июля.

Увы, в четверг (21 июля) ничего не решилось. Было так много желающих улететь в Тимику, что обо мне даже речь не шла, так как передо мной на "листе ожидания" "Мерпати" стояла чуть ли не сотня людей. Более того, оказалось, что до 1 августа свободных мест на самолеты на линии Биак-Тимика нет.

В гостинице переселился в самый дешевый номер -- по 29000 рупий в день. Также съездил в полицию и упросил полицейских продлить мне срок пребывания в Тимике до 27 июля.

А в субботу мне удалось забронировать место в экономическом классе на рейс Биак-Джаяпура 25 июля и купить билет на 24-ое на прямой рейс Биак-Тимика (но этот рейс -- дополнительный, "экстра", и будет ли он, или нет -- пока никто точно не знал). К тому же, у меня оставались шансы улететь 23 июля в Тимику, но они были чрезмерно малы.

К вечеру вдруг воспалились раны на моих ногах, полученные при треккинге, неожиданно поднялась температура, и меня стал бить озноб. "Уж не подхватил ли в джунглях какую-то заразу?", -- подумал я. Срочно стал "съедать" разные лекарства, которые были у меня в аптечке. Не зная, что может лучше помочь, "откушал" и аспирин, и сульфадиметоксин, и парацетамол, и цитрамон. К утру температура спала, я почувствовал себя нормально. Но следующим вечером история повторилась. Прodelал ту же процедуру, что и накануне. Опять к следующему утру все нормализовалось.

23 июля я снова не смог улететь в Тимику, но улетел 24-го "экстра"-рейсом. В Тимике шел дождь. Но это было мелкой неприятностью по сравнению с тем, что было дальше. Когда я отмечался в полиции Тимики, оказалось, что сразу выше этого города начинается спецзона "Фрипорт" ("Свободный порт") министерства госбезопасности Индонезии, для проникновения в которую требуется специальное разрешение правительства. Слово "свободный" звучало издевательски по отношению ко мне, так как в эту зону меня не пустили. Более того, когда привели из полиции в аэропортовское отделение "Фрипорт сэкьюрити" (безопасности), местный МГБэшник не только не разрешил мне попасть в Тембагапуру, но мой пермит и мои анкетные данные сразу же ксероскопировал и разослал факсом куда только можно. Было впечатление, что он действительно предполагает, что я -- российский шпион. МГБэшник стал у меня спрашивать, почему слова "Тимика -- Тембагапура -- Айква Ривер" напечатаны на машинке с другой лентой (эти слова были напечатаны менее ярко, чем предыдущие). И кто это печатал? Фактически вопрос звучал так: не я ли допечатал это. Хорошо, что я не только этого не делал, но даже ранее указанную в пермите дату покидания Тимики (23 июля) на 27 июля исправил не я. Естественно, тут же был послан факс в Биак за подтверждением того, что это напечатали в полиции Биака. Подобной возни я ожидал в Тембагапуре, но никак не в Тимике.

Короче, ехать в Тембагапуру мне запретили, и оставалось только одно -- сплавать по реке Айква от Тимики. Подготовкой этого я и занялся. Но сначала нужно было поселиться в гостинице. Аэропортовский МГБэшник любезно проинформировал меня о том, что в Тимике, кроме одной супергостиницы ("люкс"), есть лишь две гостиницы, где я могу остановиться -- "Серайю" и "Амоле". В "Серайю" самый дешевый номер стоил 47000 рупий, однако свободных таких номеров не было, а был лишь за 160000 рупий в день. Естественно, это меня никак не устраивало. К счастью, в "Амоле" оказались свободными комнаты за 35000 рупий. Здесь и остановился.

Хотя лил непрерывно дождь, я пошел на разведку. Как понял из расположения многочисленных дорог, идущих часто почти параллельно друг другу, и по размещению контрольных постов госбезопасности, в районе Тимики есть три типа дорог -- для машин с рядовыми людьми и гостями (вроде меня), для машин и людей, работающих в зоне "Фрипорт", и, наконец, для грузовиков с рудой (или другим стратегическим грузом), несущихся по трассе с большой скоростью. Между Тимикой и рекой пролегали дороги разного типа. Причем, дорога второго типа была прямо перед той протокой реки Айква, где я

собирался начинать сплав. И просто переехать с первой дороги на вторую невозможно, так как между ними канал с водой. А там, где эти дороги стыкуются (это уже выше аэропорта), стоит "чек-пост" (контрольный пост) службы госбезопасности. На следующий день (25 июля), когда нанятый мною шофер попробовал на машине подвести меня (с накачанными гондолами и собранной рамой катамарана) к реке через этот переезд, меня чуть не арестовали -- ведь я "пытался попасть" на стратегическую дорогу второго типа. Я приказал шоферу ехать обратно, и уже сам перетащил к реке гондолы и каркас через эту, второго типа, дорогу. На этот раз никто из "органов" на меня внимания не обратил, и я смог сплавиться по реке Айква.

На реке Айква от Тимики препятствия не очень сложные. Правда, в самом начале правой протоки Айквы нужно прыгать с плотины и проходить через стоячий вал, величина которого варьируется в зависимости от уровня воды в реке. А затем пошли несложные перекаты. Встречались мели. Местами правая протока (по которой я преимущественно шел) пробивалась сквозь заросли бамбука. Быстрые участки чередовались с медленными. Так я сплавлялся полдня. И, наконец, примерно в 15 часов оказался в западне в бамбуковых зарослях у самого правого берега. Вода текла в протоке довольно быстро, но все пространство над протокой было перегорожено зарослями бамбука. Все, приехали. На этом сплав завершился, но еще нужно было выйти на берег. Полчаса у меня ушло на то, чтобы сначала самому добраться до твердой почвы, прорубив проход в этих бамбуковых зарослях, а затем перетащить на берег катамаран. Далее, предварительно разобрав свое судно, вышел на дорогу и на попутной машине доехал до Тимики. Итак, мне все-таки удалось сплавиться по реке Айква.

А накануне мне, наконец, повезло с авиабилетом -- сотрудник компании "Мерпати" продал мне билет из Тимики в Джакарту (через Денпасар) не на 27 июля (как было забронировано ранее), а на 26-ое. Таким образом, по реке Айква я сплавился, а завтра улетаю в Джакарту. Настроение у меня поднялось. К тому же, сходил посмотреть на другую, текущую рядом с Тимикой (но в отличие от Айквы, западнее Тимики), небольшую реку Калга. На ее берегу расположена отличная база отдыха (с домиками в стиле "папуа", баром, рестораном, пляжем, мини-зоопарком). Это была база клуба пловцов и яхтсменов Тимики (я, правда, мысленно сыронизировал насчет яхтсменов в сухопутной Тимике; впрочем, они могут держать свои яхты на море в Амамапаре). Сотрудники базы зазывали меня остановиться там, но я понимал, что проживание на базе явно дороже, чем в "Амоле", поэтому отказался.

Итак, я завтра должен буду вечером прилететь в Джакарту, и у меня еще останется в запасе 2 полных дня до вылета в Москву.

26 июля был днем перелетов по маршруту Тимика-Биак-Амбон-Уджунг Панданг-Денпасар(на острове Бали)-Джакарта. Последний перелет (Денпасар-Джакарта) был на широкофюзеляжном ДС-10, машине с 10 местами в одном ряду (а всего в самолете 38 рядов). На разбег такой махине требуется полминуты.

На перелеты ушло 9,5 часов плюс более часа -- добраться до хостела "Борнео", где я ранее ночевал в Джакарте. К счастью, еще был свободный номер за 23000 рупий в день. Здесь я собирался ночевать и две оставшиеся до отлета в Москву ночи.

27 июля посетил Директорат туризма. От чиновников этого Директората узнал, что обычно сплаваются в Индонезии в двух местах -- на Сулавеси и Калимантане. Должно быть не менее 4 человек в команде.

Также занимался фотоделами: в одну из фотолабораторий отдал проявить негативные пленки и напечатать с них фотографии, в другое место -- проявить позитивные (слайдовские) пленки, в третье-- с фотографий сделать слайды. Заодно снял ксерокопии со своих дневниковых записей. Интересная получается картина: Индонезия стоит по уровню развития где-то между Японией и Непалом, вроде даже ниже нас. Но, извините, где в Москве или Новосибирске можно снять ксерокопию с листа за 110 рублей (=50 рупий), проявить слайдовскую пленку за 8800 рублей (4000 рупий), а цветные фотографии (9 на 12 см)

напечатать по 750 рублей (340 рупий). Ведь все эти ксероксы и автоматы-обработчики пленки такие же здесь, как и в Москве. И качество продукции здесь никак не хуже. Так что же, в плане использования различной оргтехники Индонезия обошла Россию?

Денег у меня осталось совсем мало.

28 июля купил сувениры (футболки и ручки), и деньги кончились. Поэтому решил оставшиеся до отъезда сутки провести в "общаге" (хостеле).

29 июля рейсом Аэрофлота 566 в 18 часов вылетел из Джакарты и 30 июля приземлился в Москве. Все, моя индонезийская экспедиция на острове Новая Гвинея завершилась.

Мне удалось сплавиться (причем, явно первым) по рекам Кемабу, Дарево и Айква, стекающим с горы Джая (Карстенс, 5030 м) -- самой высокой вершины Океании.

Тем самым я завершил и серию сплавов с самых высоких вершин всех континентов и Океании, и в целом суперсерию сплавов с высочайших вершин мира (восьмитысячников и высочайших вершин всех континентов и Океании). Самая большая мечта в моей жизни сбылась.

### **СПЛАВ ПО ГОЛУБОМУ НИЛУ (ЭФИОПИЯ)**

После завершения своей серии сплавов с самых высоких вершин мира -- восьмитысячников и самых высоких вершин всех континентов и Океании, у меня оставалась незаконченной еще одна небольшая (состоящая из двух маршрутов) серия сплавов по горным истокам двух величайших рек мира -- Амазонки и Нила. И если в марте 1993г. мне удалось пройти верхнюю часть Амазонки -- реку Мараньон, то один из истоков Нила -- Голубой Нил (Аббай) -- еще предстояло покорить. И сделать это в декабре 1995г. мне удалось с помощью редакции журнала "Вояж-С", Зыряновского филиала Кузбассоцбанка и СТК "Глушата".

1 декабря рейсом Аэрофлота 455 я прибыл из Москвы в столицу Эфиопии Аддис-Абебу. Мой напарник Владимир Кузнецов в силу "производственной необходимости" не смог поехать вместе со мной и должен был попасть в Аддис-Абебу (через Каир) 6 декабря. До его приезда мне предстояло узнать обстановку в стране, провести разведку нескольких сложных участков Голубого Нила и самостоятельно пройти от озера Тана часть маршрута. Но сначала нужно было освоиться в Эфиопии -- ведь здесь никаких знакомых у нас не было, и ни с какой-либо эфиопской турфирмой мы не поддерживали связь. По прилете в Аддис-Абебу я был ошарашен суперкритическими оценками ситуации в стране рядом сотрудников нашего посольства. Они в один голос утверждали, что без соответствующих правительственных бумаг-разрешений на сплав и сопровождающих меня гидов из Аддис-Абебы мой сплав обречен на провал (меня либо посадят, либо, вообще, убьют). Эфиопия по уровню жизни населения занимает одно из последних мест в мире, где-то 192-ое, сплошная безработица. Конечно, все это здорово испортило настроение. Но не мог же я, приехав в Эфиопию, отказаться от сплава по Голубому Нилу! Единственное, с чем я согласился, что в Бахр-Дар из Аддис-Абебы нужно лететь самолетом, а не ехать автобусом (как я раньше планировал). Оказалось, что билет на самолет туда и обратно стоит 62 доллара, что было вполне терпимым. Один из сотрудников посольства Владимир отвез меня в гостиницу "Холидэй", где одноместный номер стоил 108 быров (1 доллар официально равнялся 6,35 бырам). Так как билет (на 2 декабря в Бахр-Дар и на 5 декабря -- обратно) я покупал в отеле "Хилтон" (там есть представительство "Эфиопских Авиалиний"), а встретившийся перед самым этим отелем один из прохожих сказал мне, что в пяти минутах ходьбы отсюда находится Императорский Дворец, где раз в году (как раз сегодня) христиане-ортодоксы (а это направление христианства имеет корни в Византии и Египте) открывают для посторонних подвал-мемориал, где хранятся мумии императора Менелика II, его жены и дочери, а также (в гробу) останки последнего императора Эфиопии (их привезли сюда недавно). После того, как я взял билет на рейсы до Бахр-Дара и обратно, и у меня появилось свободное время, я решил воспользоваться предоставившейся возможностью попасть внутрь мемориала. И как раз в это время меня окликнул какой-то молодой парень, который был готов довести меня до Императорского Дворца. Фотографировать этот Дворец (под предлогом, что кругом

находятся военные объекты -- а смотровые вышки с солдатами действительно окружали Дворец) категорически запрещалось. Парень "передал" меня какому-то пожилому человеку, хорошо знающему английский язык и историю Эфиопии. Тот провел достаточно интересную экскурсию по Дворцу и прилегающим к нему сооружениям (кстати, одна из картин под сводами Дворца изображала победу местных жителей под руководством Менелика II над итальянцами в 1896г.). Интересно, что эфиопские христиане-ортодоксы ("православные") одеты практически так, как мусульмане в Пакистане, -- они носят белые длинные одеяния и шапочки. И все было бы отлично во время этой экскурсии, если бы не церковный священник (а в этот момент шла праздничная служба), который, увидев меня, подошел ко мне и совершенно неожиданно резким движением ткнул меня в губы крестом. С учетом того, что в Эфиопии полно всякой заразы, а этот крест целовали тысячи людей, я крепко сжал губы, а при первой же возможности (когда -- возле гробов с мумиями -- удалось скрыться от глаз моих сопровождающих) стал отплевываться.

Затем оба моих сопровождающих показали мне более дешевую, чем "Холидэй" гостиницу "Бахр-Дар" с номером за 60 быров в день, а также предложили посетить церковную галерею-музей. Я согласился: коль уж попал в Аддис-Абебу, и свободное время есть, то грех не побыть обычным туристом. Галерея-музей также произвела хорошее впечатление (там были всевозможные статуэтки из серебра и слоновой кости, а также много разной интересной всячины). Однако после экскурсии мои гиды запросили за нее 200 быров, и пришлось долго торговаться, чтобы эту сумму существенно уменьшить.

Вернувшись в отель "Холидэй", я пообедал, а затем с фотоаппаратами пошел смотреть город. Запомнилось огромное количество нищих, почти все встречавшиеся дети приставали ко мне с предложением спонсировать их. А сам город не произвел на меня особого впечатления. Затем я опять дошел до Императорского Дворца и "втихушку" сфотографировал его. Вернувшись в гостиницу, вскипятил чай. Завтра предстояло встать в 5.30 с тем, чтобы в 6 часов уехать в аэропорт, так как самолет до Бахр-Дара улетал в 7.30 (кстати, время эфиопское и московское совпадали).

Утром следующего дня прилетел в Бахр-Дар. Неожиданно для меня (а за предыдущий день на улицах Аддис-Абебы я встретил лишь трех иностранцев, причем всех -- в районе отеля "Хилтон", где белые люди, в основном, и селятся) в самолете оказалось достаточно много белых интуристов. Практически все они останавливаются в Бахр-Даре в двух отелях -- "Тана"(самом дорогом) и "Блу Найл Спринг". Во втором остановился и я. От него до реки Аббай (Голубой Нил) примерно полкилометра. Сразу по прибытии в отель я оставил свои вещи в одной из комнат (она, кстати, стоит 50 быров в день) и пошел смотреть реку. Тут же ко мне примкнул один парнишка в качестве "гида". Нужно сказать, что из-за безработицы чуть ли не каждый второй в Эфиопии просит милостыню либо становится "гидом", то есть сопровождает вас туда, куда вам нужно, оказывает разного рода информационные услуги. Разумеется, не бесплатно. В Бахр-Даре ситуация никак не лучше, чем в Аддис-Абебе, и вас постоянно "отлавливают" разные "гиды".

Голубой Нил в Бахр-Даре вытекает из озера Тана. Подойдя к реке, я увидел, что здесь Аббай достаточно спокоен. Вода -- зеленоватая. Я хотел в этот же день посмотреть и водопад Тис-Ысат (45 метров высотой), и -- самое главное -- участок перед ним (чтобы потом, при сплаве, не "влететь" в него). Поэтому вместе со своим сопровождающим на маршрутном такси (оно стоит 40 центов, то есть 0,4 быра) сразу поехал на автостанцию "Бахр-Дар". Когда мы подъезжали к станции, от нее отправился какой-то автобус. Мой гид, узнав, что это и есть автобус до Тис-Аббая, "тормознул" его, я сел в него и поехал в Тис-Аббай. Когда я прибыл в это селение, меня окружила очередная компания "гидов". С одним из них я договорился, что он за 10 быров будет сопровождать меня до водопада Тис-Ысат, а еще 20 быров пойдут лодочнику на папирусной лодке за переправу через реку (как уверял меня мой новый гид, по левому берегу достичь водопада быстрее). К тому же с меня "содрали" 15 быров за посещение государственной достопримечательности -- водопада Тис-Ысат (это -- вполне официально, с выдачей билета).

Водопад Тис-Ысат, как и ожидалось, оказался великолепным. Камнями на середине реки он разделяется на два потока. И действительно, возле него клубится водяная "пыль" ("Тис-Ысат" в переводе с местного амхарского языка означает "Дым без огня"). Кстати, в районе моего сплава по Голубому Нилу на его берегах живут люди из народности амхара (сами они говорят "амара").

За водопадом находится гидростанция "Тис-Ысат". А еще дальше -- первый португальский мост (один из двух на Аббае, построенных португальцами в 18 веке). Мы сходили к нему (правда, уже по правому берегу, по левому идти далеко). И затем я прошел несколько километров ниже по течению Голубого Нила и осмотрел реку.

Вернувшись в Тис-Аббай, я сел в автобус до Бахр-Дара и прибыл в этот город примерно в 17 часов. Как это ни странно, возле гостиницы "Блу Найл Спринг" не оказалось ресторана, поэтому пришлось идти его искать. А вечер я посвятил полной сборке катамарана (в том числе и накачке гондол). Катамаран я "построил" в своем гостиничном номере. И лег спать, желая на следующий день начать сплав по Голубому Нилу.

Так оно и произошло. Утром следующего дня (при помощи двух "гидов") перенес катамаран к реке и проплыл первую сотню метров по Аббаю (гиды меня сфотографировали и на негативную, и на слайдовскую пленки). Затем большой "Зенит-Е" я отнес в гостиницу, а с собой в плавание взял лишь "слайдовский" фотоаппарат (небольшой американский "Кодак").

Итак, сплав по Голубому Нилу начался. Правда, первые впечатления от него были удручающими. Река практически остановилась, а сильный встречный ветер почти сводил на нет все мои усилия. Все-таки мне удалось в конце концов (километров через пять) достичь порожистого Голубого Нила. Сначала пороги были несложными. Но затем я прошел достаточно сложный порог, в котором (во время своей экспедиции 1968г.) перевернулся Крис Бонингтон. Теперь у реки стал такой характер: мощные, водопадного типа, пороги (либо настоящие водопады) чередовались с откровенным "болотом", то есть местами, где течения на реке почти нет, а выход на берег закрыт зарослями папируса. В таких местах я был великолепной дичью для крокодилов -- ведь я не имел никакой возможности быстро вылезть на берег в случае атаки меня одним из этих пресмыкающихся. А местные жители ранее подтвердили, что в этих местах крокодилы есть, и время от времени они убивают людей. Так что на таких "болотных" участках я шел, постоянно озираясь по сторонам (чтобы быть готовым обороняться от крокодилов своим металлическим веслом). Но на одном из "болот" меня ждал сюрприз. Вдруг метрах в двадцати от меня раздался всплеск воды, чье-то фырканье, и из воды показалась голова ...бегемота. Елки зеленые! Я был морально готов к встрече с крокодилами, но никто (ни Крис Бонингтон, ни Майк Джонс) не встречал на этом участке Аббая бегемотов. Мне было известно, что бегемоты гоняют местных крестьян на озере Тана, переворачивают их лодки и убивают людей (кстати, как я читал в одной из книг, на озере Тана как раз нет крокодилов). Но встретить бегемота на Голубом Ниле -- после серии водопадов-водосливов -- было полной неожиданностью для меня. И опять я оказался в проигрышном положении -- путь к берегу преграждали заросли папируса, так что если бегемот захочет напасть на меня, я не смогу от него никуда деться. К счастью, бегемот не заметил меня и снова ушел под воду. А через несколько километров я повстречал и крокодилов. Причем, совершенно неожиданно на каменном островке в одном из порогов (на быстротоке), а вовсе не в "болоте". Я проплыл от них метрах в трех. Один из них грелся на островке, а другой в этот момент разинул пасть. Вокруг крокодилов было полно птиц- "секретарей" (одна из которых "чистила" зубы второму крокодилу, выклеывая всякую гниль). К счастью, я проплывал мимо них с большой скоростью, и крокодилы не удостоили себя трудом погнаться за мной. А если бы я проплывал от них в трех метрах на "болоте"? Думаю, это могло бы кончиться для меня печальным образом.

Как я уже отметил, Голубой Нил протекает ступенчато, чередуя водопады-водосливы и совершенно тихие участки. Встретился на пути и пятиметровый водопад, который (как и Тис-Ысат) был разделен каменным островом на два потока. То, что это пятиметровый водопад, я понял, лишь подойдя к нему вплотную. И прошел его пешком (в буквальном

смысле этого слова) как раз по камням в центре водопада (такое оригинальное совмещение обноса и прохождения в моей практике встретилось впервые). Затем я с ходу прошел на катамаране два трехметровых водопада (при подходе к ним они казались менее высокими). Водопадно-водосливных ступенек на реке было нескончаемое множество. Сначала я думал запомнить их количество, но потом бросил это неблагоприятное занятие, просто шел и прыгал с этих ступеней (осмотрев некоторые с прибрежных камней). Кстати, виды на эти водопады-водосливы были просто великолепными. Я не жалел слайдовой пленки.

Все препятствия в этот день были пройдены успешно. К 14 часам (8 часам местного времени) я преодолел по реке почти половину расстояния от озера Тана до Тис-Аббай. Я сплавлялся "налегке" (лишь с крайне необходимыми вещами -- фотоаппаратом и едой) и ночевать собирался в Бахр-Даре (где оставил все остальные свои вещи) в нормальных (не антисанитарных) условиях. Кстати, когда я в предыдущий день ехал в автобусе в Тис-Аббай, один из местных мужчин интересовался, сделал ли я прививку от малярии, которая распространена в этом районе; а мне, как назло, в свое время -- перед посещением Танзании -- в московской поликлинике No.13 сделали прививку от желтой лихорадки, а от малярии тогда прививок не делали. Здесь же, в районе Аббая, от желтой лихорадки никто особенно не страдал, а вот мои шансы заболеть малярией резко выросли, но мне не хотелось из-за этого отказываться от сплава. Однако я решил по возможности ночевать в нормальных санитарных условиях, а таковые были только в Бахр-Даре. Поэтому, начиная с 14 часов, я стал высматривать на берегу какую-либо деревню с тем, чтобы на ночь оставить в ней свой катамаран. Один раз мне показалось, что недалеко от берега стоит домик. Я вышел посмотреть, так ли это на самом деле. К сожалению, реального домика не было. Но я заметил эфиопские хаты-шалаша (осесимметричные с кругом в основании -- типа папуасских в Новой Гвинее) в другом месте. Пока я убедился, что это так, прошло минут пять. И за это время свершилось то, чего я ранее опасался -- у меня украли сумку с вещами, и самое главное -- с фотоаппаратом с практически полностью заснятой слайдовой пленкой. Местные пацаны, затем окружившие меня (так же, как это было и в Танзании), делали вид, что не знают, кто стащил мои вещи. Было страшно досадно. Ведь я заснял на слайдовскую пленку "Кодак-Элайт" такие шикарные кадры с водопадами!

С помощью мальчишек отнес катамаран в деревню, оставил его возле одной из хижин (с согласия ее хозяина), дошел до дороги Тис-Аббай -- Бахр-Дар и на попутной машине добрался до Бахр-Дара.

На следующий день приехал в эту деревню Андаса вместе с переводчиком (естественно, не бесплатным). Хозяин хижины, возле которой я оставлял свой катамаран, мне пообещал подробно узнать у остальных жителей деревни, не видел ли кто вора. И я продолжил сплав. Река по-прежнему представляла собой совокупность ступеней и тихих участков, причем ступенями зачастую были 4-5 метровые водопады. Интересная деталь: здесь река разбивалась на многочисленные протоки среди каменных берегов. Причем в одной из проток мог быть водопад 5 м высотой, а в другой -- серия 1-1,5 метровых сливов. Опять пришлось пару раз прыгать с трехметровых водопадов. Но между такими ступенями река практически стояла. Мне такой характер реки не нравится. Поэтому, когда Аббай, наконец-то, побежал с постоянно большой скоростью, я несказанно обрадовался. Река, правда, местами мчалась через частокол деревьев и кустов, так что получался настоящий слалом среди них. Местами уклон реки был особенно большой. На таких участках на реке появлялись мощные "бочки", а на одном из них -- даже вал высотой до 2,5 м (такого ранее на Голубом Ниле не было). Так продолжалось несколько километров, и мой средний темп продвижения по реке резко вырос. Но затем все стало, как ранее -- ступеньки и "болота".

На одном из "болот" я встретил двух небольших (по 1,5 метра длиной) крокодилов (они попрыгали в воду, увидев меня), а на следующем -- сразу трех. Причем одного из них я "предсказал" издали, увидев на острове много птиц-"секретарей". И точно. Большой крокодил, гревшийся возле них, лениво полез в воду. На берегу одного из островов я увидел маленького (метрового) крокодила, который, также завидев меня, прыгнул в воду, но из



любопытства не стал погружаться в нее, а уставился на меня и продолжал смотреть даже тогда, когда между нами расстояние уменьшилось до двух метров. Меня прямо-таки подмывало ткнуть веслом в его пасть -- смоделировать ситуацию, когда на тебя нападает крокодил, и нужно от него отбиваться веслом. Но я не успел это сделать, так как в пяти метрах от маленького крокодильчика из кустов вылез на берег здоровый 3-3,5 метровый крокодил, который прыгнул в воду прямо туда, где через несколько секунд я должен был проплывать. Я резко развернул катамаран и обошел это место. К счастью, бегемотов во второй день встретить не пришлось. А что касается крокодилов, то я немного успокоился, убедившись, что далеко не каждый крокодил нападает на первого встречного человека, когда тот плывет на каком-то судне. Впрочем, от этих мыслей опасность быть съеденным крокодилом никак не уменьшалась. В деревне, в которой я оказался вечером, мне рассказали, что в этом году у них крокодил съел кого-то из мужчин.

Этот последний спокойный участок реки тянулся довольно долго, пока река не свернула направо. Здесь опять пошли мощные сливы. Однако перед ними я проголодался и решил съесть апельсины, которые вез с собой, и для удобства проведения этой операции причалил к берегу. И тут ко мне с радостными криками подбежали знакомиться три абсолютно голые местные красавицы лет по 8-10, правда, с сережками в ушах. Также правда, что они (по крайней мере, сначала) стыдливо прикрывали свои некоторые интересные места руками. Мы обменялись какими-то словами, не понимая друг друга, и я поплыл дальше. Девчонки некоторое время с криками бежали за мной по берегу. Кстати, в Эфиопии встречаются очень красивые (по европейским меркам) девушки, лишь цвет кожи темнее, чем у нас.

После моей встречи с местными девушками река разразилась рядом отдельных порогов, затем -- пятиметровым водопадом, далее -- еще одним мощным водосбросом и после спокойного участка подошла к водопаду Тис-Ысат. А перед ним на правом берегу находится селение Тис-Аббай, в котором я уже успел побывать ранее. Там было слишком много любопытных, интересующихся мною, поэтому я решил пристать к берегу перед Тис-Аббаем в одной из местных деревушек и завершить сегодняшний сплав здесь. Однако, когда я, частично разобрал катамаран, вытащил его на дорогу Тис-Аббай -- Бахр-Дар, начало темнеть, и уже больше не было ни одного автобуса, ни одной машины в Бахр-Дар. Пришлось переночевать в одной из хижин вышеупомянутой деревни. Кстати, эти хижины построены более добротно, чем кажется издали -- внутри они укреплены кольцевыми "шпангоутами". Так как мне предложили спать на каких-то старых шкурах (других постельных принадлежностей в доме, естественно, не было), то ночью по мне ползали и кусали меня какие-то насекомые.

Утром следующего дня вернулся в Бахр-Дар с полусобраным катамараном (вернее, с собранным каркасом, на который были намотаны полностью спущенные гондолы -- разобрать каркас я не мог, так как гаечный ключ, с помощью которого он разбирался, был украден накануне вместе с фотоаппаратом). А затем нужно было посетить деревню, где меня обворовали, и узнать, клюнул ли кто на мою приманку из 50 быров, которые я пообещал отдать за мой же фотоаппарат тем, кто мне его вернет. Увы, ответ был отрицательным. Вор не объявился. После этого пришлось срочно ехать "домой" в Бахр-Дар в отель "Блу Найл Спринг", так как в 14.45 улетал мой самолет в Аддис-Абебу. Завтра предстояло встречать Владимира. Практически все вещи я оставил в Бахр-Даре -- катамаран в гостинице "Блу Найл" возле автостанции, а рюкзак с вещами -- в отеле "Блу Найл Спринг".

К сожалению, рейс в Аддис-Абебу задержали примерно на 2,5 часа, и мы прибыли в столицу Эфиопии, когда уже стемнело (а в Эфиопии в декабре в период с 17.30 до 18 часов день сменяется ночью). Поэтому пришлось за 35 быров ехать на такси (хотя груза у меня практически не было) в сравнительно дешевую (60 быров за номер с горячим душем) гостиницу "Бахр-Дар" (недалеко от Императорского Дворца и гостиницы "Хилтон"). Здесь я и остановился на ночь.

Во время перелета из Бахр-Дара в Аддис-Абебу рядом со мной сидел бахр-даровский ветеринарный врач, который сообщил, что основной причиной смерти людей в районе моего

сплава является малярия, и из-за нее значительно сократилось в последнее время население Бахр-Дара. Однако сейчас был сухой сезон, и основных носителей заразы -- москитов (комаров) -- было сравнительно мало.

6 декабря в 7.30 поехал в международный аэропорт Аддис-Абебы "Боле" встречать Владимира. И хотя он прибывал в столицу Эфиопии лишь в 10.30, я хотел попробовать прорваться через двойной заслон полицейских внутрь аэровокзала (в таможенный зал), чтобы помочь Владимиру при прохождении пограничников и таможенников, так как он не знал английского языка. Либо нужно было "поймать" кого-то из посольства России (их желтого -- "дипломатического" -- цвета номера машин начинаются числом 10, самих же дипломатов свободно пропускают внутрь здания аэропорта) и попросить его встретить Кузнецова и помочь последнему "пройти" пограничников и таможенников. Первое сделать не удалось, зато второе получилось. Я опять встретил Владимира из Российского посольства, который помог мне поселиться в гостинице в первый день моего пребывания в Эфиопии. И тот оказал требуемую помощь моему компаньону. Таким образом, численность нашей экспедиции возросла в два раза.

Еще нужно было забронировать и купить билеты на завтра на самолет до Бахр-Дара и обратно на 14 декабря. К сожалению, билетов на завтрашний рейс уже не было, а были только на послезавтра. Таким образом приходилось терять один день впустую.

Так как вор стащил у меня мешок, в котором, в частности, был гаечный ключ для сборки и разборки катамарана, то купили новый гаечный ключ.

Через день прилетели в Бахр-Дар. Обратился в полицию с просьбой найти мои украденные вещи. Вечером познакомилась с Натальей -- молодой женщиной из Киева, вышедшей замуж за эфиопа (они оба закончили политехнический институт в Киеве) и имеющей уже двоих детей (Тимура и Тоню). Муж работает проректором в политехническом институте в Бахр-Даре, а Наталья подрабатывает частным образом швеей. Она приняла живое участие в решении некоторых наших проблем и страшно волновалась, вернемся ли мы живыми и здоровыми. Как сообщили ей ее эфиопские знакомые, ниже водопада Тис-Ысат, кроме крокодилов, реальную угрозу для жизни человека представляют и удавы.

На следующий день автобусом приехали в Тис-Аббай, пешком дошли до первого португальского моста и за ним начали сплав по Аббаю. Первое время река текла в узком каньоне. Перед сложным порогом пристали к левому берегу на ночевку. В 18.30 уже стало совсем темно, и спать мы легли в 19 часов (хотя заснуть удалось лишь примерно в 22 часа).

Утром следующего дня прошли ряд сравнительно сложных порогов, и затем препятствия на реке упростились. Правда, через некоторое время нам на пути повстречался трехметровый водопад, но за ним река текла опять спокойно.

В конце дня снова повстречался сравнительно сложный порог, за ним последовал слив водопадного типа, а затем река втиснулась в узкий каньон с очень сложными порогами. Так начиналось шестимильное (по оценке Криса Бонингтона) ущелье, тянущееся до второго португальского моста. Переночевали в начале этого ущелья.

Нужно сказать, что если в течение почти 1,5 суток путешествия мы не видели ни одного крокодила, то за последние два часа сплава повстречали сразу четверых. Таким образом, общее число повстречавшихся мне на Голубом Ниле крокодилов увеличилось до одиннадцати. Кроме этого, на берегу мы видели очень много обезьян.

На следующий день часть каньона прошли, часть "обнесли". В середине ущелья (после каньона) река упростилась. Переночевали у реки возле тропы, которая уходила на перевал в сторону селения Мота, куда нам и нужно было выйти пешком, чтобы затем оттуда вернуться на автобусе или попутной машине в Бахр-Дар.

Следующий день у нас был чисто пешеходным. Правда, успели при этом побывать в гостях у старого эфиопа, который сам пригласил нас к себе в гости. Затем поднялись на перевал, где и заночевали. А ночью разыгралась гроза (как нам потом скажет Наталья, первая за последние 3 месяца). Полночи лил дождь.

Как заверили местные жители, нам ближе было идти не до Моты, а до селения Гонч. Поэтому следующим утром туда мы и последовали. Из Гонча днем на лендровере уехали в крупное селение Адид, а оттуда на рейсовом автобусе в Бахр-Дар.

Утром очередного дня сходил в полицию, и к моей большой радости оказалось, что полицейские нашли мой мешок с фотоаппаратом и другими вещами, украденный в районе селения Андаса. Мои вещи были мне возвращены. А днем (в 14 часов) мы вылетели в Аддис-Абебу. Вечером купили сувениры. И утром следующего дня аэрофлотовский Ту-154 понес нас (правда, с посадкой в Джибути и Каире) на север. В Москву прилетели в 23 часа.

Таким образом, был пройден наиболее сложный стокилометровый участок Голубого Нила (Аббая) от озера Тана. И тем самым я завершил свою мини-серию сплавов по горным истокам двух величайших рек мира -- Амазонки и Нила.

### **ТРЕТЬЯ КАРАКОРУМСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ (СПЛАВ С ЧОГОРИ В КИТАЕ)**

Еще в октябре 1992 г. мы вместе с Юрой Скородумовым предприняли попытку сплавиться в Китае со второй вершины мира Чогори (К-2, 8611 м) по рекам Чогир, Шаксгам (Кырчинбулак) и Яркенд. Однако так как Чогир и Шаксгам находятся в пограничной зоне (рядом с Пакистаном), нам не было позволено сплавиться по этим рекам, и мы спустились лишь по Яркенду. Но я не оставлял намерения все-таки попасть на Чогир и Шаксгам и сделать их первопрохождение. Два года переписки с менеджером Синьцзян-Уйгурского отделения Китайской Альпинистской Ассоциации и 4600 долларов, которые мы ему заплатили (а в 1992 г. мы располагали лишь 800 долларами), в конце концов сделали свое дело -- министерство иностранных дел Синьцзян-Уйгурского автономного района и китайское пограничное руководство дали "добро" на наш сплав. При этом выяснилось, что один из участков нашего маршрута по реке Шаксгам длиной 30 км вообще является границей между Китаем и Пакистаном. Естественно, пакистанские власти ничего не знали о нашем сплаве. Поэтому нам было рекомендовано как можно быстрее пройти этот участок (к слову, как позже оказалось, он был одним из самых сложных). Естественно, если бы на этом отрезке реки нас "тормознули" пакистанские пограничники, то у нас были бы большие неприятности -- ведь мы пересекли границу Пакистана, не имея ни виз, ни разрешения. Кроме этого, была и другая проблема. Китайские власти позволили сплавляться только при наличии в группе китайского представителя. Но так как дополнительных денег на него у нас не было, то предстояло сплавляться вдвоем (мне и Борису Иванову из Омска), поэтому у нас могли возникнуть проблемы и с китайскими пограничниками. Вот такие сложности (кроме пешей заброски на водный маршрут через перевал почти 5 км высотой и опасных порогов на реке на протяжении 360 км) нас ожидали в этой экспедиции, организованной новосибирским журналом "НТН-Четверг".

24 мая 1996 г. вместе с шоп-туристами Новосибирского турклуба мы с Борисом вылетели в Урумчи (так же потом и вернулись). Прилетели в столицу Синьцзян-Уйгурского автономного района в полночь. Нас встретил мистер Ду Шиао Фан, с которым я два года вел достаточно изнурительную переписку. Переспали в гостинице. Утром рейсом местной авиалинии перелетели в Кашгар.

Там нас встретил наш гид Экбар. Закупили недостающую часть продуктов и через город Яркенд на джипе добрались до Еченга (Каргалыка). Несколько часов мы ехали вдоль кромки пустыни Такла-Макан и наблюдали за восходящими над поверхностью пустыни вихрями. Осмотрели Каргалык -- маленький симпатичный городок. Следующим утром тронулись дальше. Проехали через селение Кокъяр, перевал Аказ (3000 м высотой), селение Куди и, наконец, очень высокий перевал Сераз (4947 м) и в 2 часа дня достигли Мазара (Мазар Дары). Почти все время (за исключением последних 25 км) ехали по стратегической дороге в Тибет. Навстречу постоянно шли военные колонны из Тибета, а другие аналогичные колонны машин везли туда бензин и разное снаряжение. Перевал Сераз, высотой почти в 5000 м, достаточно хорошо "ухожен" -- это дело рук бойцов китайских стройбатов. Когда дорога спустилась к верховьям реки Яркенд и повернула налево, мы свернули направо и

поехали вдоль реки до Мазара. Дальше проехать на машине было нельзя. В Мазаре Эжбар распрощался с нами и уехал обратно, предварительно передав нас некоему товарищу Исламу.

Следующим утром нам дали в помощь двух верблюдов и проводника Солака, и мы тронулись в путь. Впрочем, шли (вдоль Яркенда) лишь 4 часа до местечка Илик, где в Яркенд впадает река Суркват. Поставили палатку на ее берегу среди зарослей тамариска. На следующий день тронулись в путь вверх вдоль этой реки. Правда, опять шли лишь 4 часа (так хотел проводник).

Зато третий ходовой день оказался достаточно тяжелым и, главное, холодным. Переночевали на высоте примерно 4500 метров в маленьком домике из камней и глины.

За четвертый день пути преодолели перевал Агхил (4780 м), с которого виден восьмитысячник Гашербрум-I, и спустились к Шаксгаму (Кырчинбулаку). Воды в реке практически не было. Прошли пешком еще часа два.

На следующий день вышли к реке Чогир, полюбовались на вторую вершину мира К-2 (Чогори). Затем сплавились по Чогиру и немного по Шаксгаму. Расход воды в них (до впадения Чогира в Шаксгам) был примерно одинаков. При сплаве встретились лишь мелкие перекаты и мели.

На шестой день сначала (на протяжении километров двадцати) на нашем пути оказывались лишь мелкие перекаты, а затем пошли пороги струйного типа. Сначала -- слабые, но затем все более и более мощные (до четвертой категории сложности включительно).

2 июня встретили мощные пороги пятой категории сложности. Один из них -- очень длинный (около километра протяженностью). Прошли по воде по границе Пакистан--Китай около 30 км. Один раз на пакистанском берегу подкачивали гондолы. Пересекали границу (которая идет по середине реки) раз сто. К счастью, никаких пакистанских пограничников не повстречали.

В конце этого участка границы, перед большим левым притоком и поворотом Шаксгама направо (на восток), был порог высшей (шестой) категории сложности. В нем -- большие камни с очень узкими проходами между ними. Порог -- очень опасный, особенно для нас, так как из-за ограниченного времени на сплав мы все пороги на маршруте проходили с ходу, без разведки. Дважды были на грани переворота. За день прошли около 45 км и в 5 км после Пакистана заночевали на песчаном пляже на правом берегу.

3 июня прошли за 5 часов оставшуюся часть Шаксгама. Сначала встретились сложные и опасные пороги, но затем (перед Упрангом) река упростилась. Перед впадением в реку Яркенд Шаксгам проходит через скальные ворота. Над ними перекинут трос. Расход Шаксгама был больше, чем у Яркенда (до впадения в него Шаксгама). Во время нашего сплава цвет воды в реке, по которой мы плыли, менялся: в Чогире вода была голубой, в Шаксгаме -- светло-зеленой, а в Яркенде -- коричневой.

Интересно, что за время нашего сплава по Шаксгаму мы не повстречали на берегу ни одного человека. Поэтому у нас не возникло проблем ни с пакистанскими, ни с китайскими пограничниками. А первого человека (с верблюдами) увидели только на берегу Яркенда. Через час сплава по этой реке нас застигла пылевая буря -- от неба до земли несся поток пыли. Но через 2 часа буря прошла.

За 8 часов сплава в течение девятого дня пути дошли до каньона за Сыкбулаком (самого селения с воды видно не было). Сначала река текла по широкой долине, было много проток, затем появились пороги, которые в дальнейшем усложнились вплоть до 4-5 категории, и река вошла в глубокий каньон с многочисленными поворотами и многочисленными порогами 4-5 к.с.

Во время перекуса (обеда) на правом берегу реки (еще до Сыкбулака) к нам подошел... верблюжонок, тощий (оба горба безвольно свисали), голодный, явно отбившийся от матери или хозяина. Дали ему булку хлеба. Он ее съел. Так как никаких селений вокруг мы не видели, ничем помочь ему не могли. Когда мы отплыли, верблюжонок поплыл за нами по протоке, затем побежал по берегу, но все же отстал. Его было очень жаль, однако в этом

месте росло достаточно много зеленых кустов, так что оставалась надежда, что верблюжонок "продержится", пока его не обнаружат люди (а тропы на берегах здесь есть).

5 июня. В каньоне за Сыкбулаком длиной 15-20 км (в его начале мы ночевали) встретилось много порогов пятой категории сложности, один -- шестой. Очень мощные сливы, навалы на большие камни, "бочки", узкие проходы между большими камнями. Затем -- некоторое затишье (река вырвалась из каньона через 12-метровые скальные ворота), широкое ущелье. Потом -- опять каньон, но в нем слабые препятствия. И, наконец, когда Яркенд побежал более-менее ровно (не сильно петляя) на север, -- мощные пороги, два из них -- шестой категории сложности. Затем пороги упростились.

На следующий день повстречался ряд не очень сложных порогов, хотя иногда попадались достаточно мощные. Наконец-то увидели с воды первую деревню Бухуджилапу (вернее, два дома -- остальные с воды не видны). Встреча с местным аксакалом (еще присутствовали женщины и дети) была короткой -- насколько позволял мой словарный запас уйгурского: "Салям алейкум" (далее шли рукопожатия). "Аву ердэ Бухуджилапу?" ("Это -- селение Бухуджилапу?"). Ответ утвердительный: "Бухуджилапу". Тогда "Хош" ("До свидания").

Километров через десять после Бухуджилапу река повернула на восток и вошла в ущелье. Сложных препятствий в нем не было, а скорость реки упала.

Двенадцатый день пути. Препятствия в целом стали не очень сложными, но время от времени встречались мощные пороги 5 к.с. Такой был, например, перед ручьем (справа) за 1 час до окончания 25-километрового ущелья, направленного на юго-восток-восток. Встретилась тросовая переправа (до этого места по левому берегу шла тропа, видимая с воды). Затем (после правого ручья) идет (также до реки-притока справа) направленное на северо-восток двадцатикилометровое ущелье. В нем много порогов, в том числе пятой категории сложности с мощными сливами и валами высотой 2-2,5 метра. В месте впадения правого притока -- приятное место для ночевки. Но совсем идиллическое место находится в 5 км ниже по течению на левом берегу, где в Яркенд впадает большой ручей. Там, судя по всему, выше по ручью находится селение. И в последнем ущелье перед устьем левого притока Ташкурмана тиши чередуются с мощными порогами.

На тринадцатый день река устойчиво (без остановок) потекла на юг со средней скоростью примерно 7 км/час. Встретились отдельные мощные пороги 5 к.с. Но открытых камней в реке уже было мало. Основные препятствия -- валы 2-2,5 м высотой. До реки Ташкурман шли 7 часов. Появились люди -- утром они пробивали тропу по скальному левому берегу. Проплыли мимо большого селения на правом берегу. За 3 часа до устья реки Ташкурман тропа на левом берегу превратилась в узкую (однорядную) автодорогу, по ней стали ездить машины. Примерно через час после устья Ташкурмана на Яркенде -- два мощнейших порога 5 к.с. со сливами и валами до 2,5 м высотой. Особенно опасен первый -- в нем, кроме всего прочего, осколки больших скал в русле и на них сильный навал воды.

Ночью была гроза: дождь, сильнейший ветер, непрерывные молнии и гром. Вообще, сильный ветер -- это местная особенность.

Четырнадцатый день пути. Сначала встретились мощные пороги (до 5 к.с.) с высоким (до 2,5 м) хаотичным валом. После Изака препятствия стали попроще, но река бежала все еще в ущелье. И лишь через несколько часов, пройдя мимо огромных глыб-великанов (своеобразных ворот), река выскочила на равнину. Появились многочисленные протоки. Горы отступили.

10 июня. Через 3 часа сплава оказались в Кочуме. За 1,5 часа до него на реке -- паром для автомашин. Река мчалась со скоростью 10-12 км/час. Все острова находились под водой. Расход воды был огромным (несколько сотен кубометров в секунду). Местами ширина потока достигала 200-250 м. Воды в реке было раз в 5-10 больше, чем в октябре 1992 года, а скорость -- в два раза выше.

Остановились перед плотиной в Кочуме. Непосредственно перед гидроэлектростанцией реку искусственно разделяют на три протоки. А после гидростанции яркендская вода

распределяется по каналам, и большая ее часть используется для орошения (так же, как, например, это происходит с рекой Сох в Средней Азии). Оставшаяся часть воды постепенно теряется в пустыне Такла-Макан.

После нашего прибытия в Кочум началось паломничество местных жителей в наш лагерь. "Все побывали тут". В основном -- с добрыми намерениями, хотя и не обошлось без мелкого воровства. Впрочем, один толстый активист "заложил" нас местной полиции. Та приехала чуть ли не в полном составе (пять офицеров). Но наши документы были в порядке, и полиция быстро уехала. А мы стали ждать машину, которую Альпинистская Ассоциация должна была прислать на следующий день.

11 июня. Весь день ждали машину, и под вечер она все-таки приехала. Но это случилось лишь после того, как я сходил на почту и позвонил в Кашгар (сообщил, что мы прибыли). Кстати, звонить в Китае можно, лишь предъявив паспорт (и твою фамилию фиксируют). Приехали в Кашгар в 4.30 утра следующего дня. Когда ехали по кромке пустыни Такла-Макан, увидели перевернувшуюся машину. Ее пассажиров только что отвезли в больницу.

12 июня бродили по Кашгару, покупали сувениры. Город неплохой, "шустрый". На улицах встретились необычные для нас мотоциклы с колясками -- с двумя продольно расположенными (вдоль движения) сидениями для пассажиров.

13 июня. Полдня заняла экскурсия по историческим местам Кашгара. Посетили сначала исламский комплекс Апа Худжа с могильником (ему более 350 лет), а затем аналогичный комплекс (мечеть, минарет и пр.) Хайтгар, которому более 550 лет. И в первом, и во втором местах -- действующие мечети, а в Хайтгаре, к тому же, в медресе проходят обучение студенты (как у нас -- семинаристы). Они постоянно живут в Хайтгаре (мы заглядывали в их "кельки", аналогичные комнатам в наших очень посредственных общежитиях: двойные нары, тесно) и основное свое время посвящают изучению корана (так было и при нас).

Вечером прилетели в Урумчи, переночевали в гостинице, а утром 14 июня рейсом китайской авиакомпании прибыли в Новосибирск.

Так завершилась наша экспедиция. Она была весьма успешной. Впервые был пройден 360-километровый высшей категории сложности водный маршрут со второй вершины мира Чогори (К-2) по рекам Чогир, Шаксгам и Яркенд с перепадом высот почти 3 км. Сплав начинался на высоте около 4000 м. Было преодолено более двухсот порогов разной категории сложности, причем в абсолютно автономном режиме (людей мы повстречали практически лишь в самом конце сплава).

А у меня в голове -- уже новые планы: сплав с Эвереста в Тибете. Начинаю готовиться к новой экспедиции.

### **СПЛАВ С ЭВЕРЕСТА В ТИБЕТЕ**

23 августа 1996 года. Сегодня ночью вылетаем в Катманду, чтобы затем, попав в Тибет, сплавиться с самой высокой вершины мира Эвереста по рекам Ронг Чу и Пхунг Чу. Сплав планируется начать в районе базового лагеря альпинистов на высоте около 5150 м. Возможно, мне также удастся пересечь на маленьком катамаране одно из высокогорных озер на леднике Восточный Ронгбук на высоте порядка 5600 м.

Экспедиция организована газетой "Новосибирские Новости", спонсор -- АО "ЭКВИ" (Москва).

Небольшое отступление. Эта экспедиция должна была стать исторической и принципиальной. Дело в том, что с Эвереста стекают лишь две реки. Одна -- Лобуче Кхола (в дальнейшем впадает в Имджа Кхолу, а та, в свою очередь, в Дудх-Коси, и так далее) -- в Непале, другая -- Ронг Чу (впадает в Пхунг Чу) -- в Тибете. В Непале с Эвереста от ледника Кхумбу я сплавился в 1991 году. И хотя этот спуск был первым одиночным сплавом с высочайшей вершины мира, но по Лобуче Кхولة, Имджа Кхولة и Дудх-Коси уже до меня прошло несколько экспедиций. А вот второй водный маршрут с Эвереста, по рекам Ронг Чу и Пхунг Чу, оставался никем не пройденным. Еще в 1991 году я сделал несколько попыток получить разрешение на сплав по нему. Но такого разрешения тибетские власти мне тогда не

дали. И лишь после того, как в 1994 году Владимир Шатаев передал мне адрес министра спорта Тибета мистера Лосанг Дава, и я персонально последнему послал просьбу разрешить мне и моей команде сплавиться с Эвереста в Тибете (перечислив все мои рафтинговые заслуги), от тибетского министра спорта пришел положительный ответ. Однако он написал мне, что я должен действовать через тибетскую фирму ТИСТ (Тибет Интернэшинэл Спортс Трэвел). Но для проведения нашего сплава ТИСТ потребовала от каждого из нас заплатить по 4000-7000 долларов (конкретная сумма зависела от численности группы). И у меня ушло два года на то, чтобы такие деньги найти.

Кроме всего прочего, после первопрохождения рек Ронг Чу и Пхунг Чу я мог стать первым человеком, сплавившимся с Эвереста до равнины по обоим водным маршрутам. Дело в том, что если первый полный (до высоты 100 м над уровнем моря) маршрут (по рекам Лобуче Кхола, Имджа Кхола, Дудх-Коси, Сун-Коси и Сапт-Коси) был пройден мною весной 1991 года, то вторая часть (реки Арун и Сапт-Коси в Непале) второго полного (до высоты 100 м) водного маршрута с Эвереста (по рекам Ронг Чу, Пхунг Чу, Арун и Сапт-Коси) я прошел в 1990 году. И оставались мною непройденными лишь Ронг Чу и Пхунг Чу в Тибете, на которые мы собрались ехать сейчас.

Но вернемся в 23 августа 1996 года. Нас должно быть четверо -- я, Борис Иванов из Омска и два новосибирца -- Андрей Пономарев и Андрей Гирников. Но...

9 часов утра. Нахожусь в квартире своего отца в Зеленограде (41 км от Москвы). Звонит телефонный звонок. Из Новосибирска звонит сестра Гирникова и сообщает, что вчера Андрей попал в автомобильную аварию. Сейчас он находится в больнице с сильным сотрясением мозга. Естественно, ехать в Тибет он не может.

Это сообщение сразу же испортило мои планы. Во-первых, Гирников должен был взять с собой видеокамеру (а ехать сплавляться в Тибете с Эвереста без видеокамеры -- это едва ли не преступление). Однако мы и так с трудом набрали 18000 долларов, необходимых для поездки трех человек (по 5000 требовалось отдать китайской фирме ТИСТ и по одной тысяче -- на авиабилеты Москва--Катманду--Москва). Так что лишних денег у нас не было. Но так как после сплава в Тибете (а возвращаться из него в Россию нам все равно нужно было через Катманду) я планировал небольшую экспедицию в Непале, то на нее я накопил 700 долларов. Пришлось из этой суммы выделить 600 долларов на покупку видеокамеры "Самсунг" и оставить себя на "голодном пайке" в Непале.

Видеокамеру я достаточно быстро (по наводке знакомого моего отца) купил в Москве. А вот в поисках запасного аккумулятора пришлось полдня бегать по столице -- лишь на ВДНХ оказался нужный. Таким образом, мы все-таки поехали в Тибет с видеокамерой.

Второй проблемой (вследствие непоездки Гирникова) стала финансовая. И хотя нужная сумма денег для китайской фирмы у нас имелась, но осталось очень мало денег на пребывание в Катманду и поездку до непальско-китайской (тибетской) границы в Кодари. Тут группе помог Андрей Пономарев.

Был и третий негативный момент. После сплава в Тибете Борис Иванов и Андрей Пономарев должны были улететь обратно в Москву, а я с Андреем Гирниковым собирался в Непале пройти на плоту "карабубер" все водопады на Дудх-Коси в каньоне в районе Луклы. Но, увы. Раз Гирникова не будет, то не будет и прохождения этих водопадов (одному идти здесь на двухместном "карабубере" нельзя).

Прилетели в Катманду в 15 часов местного времени. Поехали в хорошо мне знакомую гостиницу "Стар" и разместились там в двух номерах. Я связался по телефону с мистером Джигмела, представителем фирмы ТИСТ, с которым я два года вел переписку на предмет сплава с Эвереста. Он в это время находился в Катманду. Вечером мистер Джигмела приехал к нам в гостиницу и забрал наши паспорта для получения китайской визы (которую он нам "сделает" в понедельник). Взял с нас за это 150 долларов. Сказал, что вечером в понедельник вернет паспорта. Мы сообщили ему, что выезжаем в Кодари (на границу Непала и Китая) утром во вторник 27 августа. Он ответил, что проинформирует об этом руководство ТИСТ в Лхасе, и оно пришлет своего гида на границу в Кодари.

В субботу я сходил в гости к своему приятелю Раму, у которого дома останавливался в 1990 и 1991 годах. У него за последние пять лет (которые я не был в Непале) серьезное изменение лишь в семейной жизни -- появился сын. Все три его брата (Шиам, Риши и Кришна) переженились, и у всех (кроме Кришны) уже появились дети.

В понедельник вечером к нам приехал Джигмела и отдал паспорта и бумагу с групповой визой. Правда, за что-то (вроде как за страховку) потребовал еще 90 долларов. Пришлось их ему отдать. Сказал, что на границе Непала и Китая нас будет ждать гид.

Сразу после ухода Джигмелы я вышел на улицу и договорился с одним из шоферов такси, что тот за 3000 рупий (это примерно 50 долларов; в момент нашего приезда в Непал официальный курс доллара относительно непальской рупии был 55, а на "черном" рынке доходил до 59,5) завтра отвезет нас в Кодари. Всю ночь (как, впрочем, и весь вечер) лил дождь.

В 6 часов утра следующего дня приехал таксист, мы погрузились в машину и поехали на границу с Китаем. До реки Сун-Коси дорога была неплохой, но затем (когда она пошла вдоль Сун-Коси, а затем -- вдоль Бхоте-Коси) резко испортилась. В нескольких местах оползни (случившиеся из-за недавнего ливня) перегородили путь. Лишь благодаря работе людей, расчищавших дорогу на всем ее протяжении, наша машина буксовала только в одном месте.

До Кодари оставалось около 20 км. Дорога пошла вверх. Казалось, все проблемы, связанные с ее плохим состоянием, остались позади. Но... Скопище машин впереди предупреждало о чем-то неприятном. И действительно, дорога здесь была разрушена, смыта водяным потоком. Пришлось расстаться с таксистским вэном (микроавтобусом) и перенести вещи через образовавшийся "непроход", на противоположной стороне которого находились автобус и два грузовика, шоферы которых поджидали клиентов. Но проехали на автобусе мы недолго (около 6 км), так как путь нам преградил очередной "непроход". Прodelали аналогичную (прохождению первого завала) процедуру и здесь. Но через несколько километров история повторилась вновь. Естественно, ввиду слабой конкуренции водители автобусов и грузовиков, перевозивших нас на этих трех последних участках дороги до китайской границы, заламывали высокую цену за свои услуги. И так получилось, что за прохождение последних (до границы) 16 км мы вынуждены были заплатить 2200 рупий (в то время, как за преодоление первых ста километров -- 3000).

Но неприятности на этом не закончились. На границе (то есть на мосту через Бхоте-Коси) нас никто не ждал. Поэтому мы вынуждены были на грузовике поехать в Жангму (Кхасу), где располагались основной пограничный пост и таможня.

На этом участке дорога поднимается вверх серпантином. 7 км до Кхасы мы ехали около 3 часов (из них два часа потеряли в месте, где буксовали машины, ехавшие нам навстречу).

Но и в Кхасе никто нас не встречал. Мы прошли паспортный контроль и таможню, затем я сходил в стоявшую рядом гостиницу и снял два номера. Когда же затем вернулся к своим спутникам, охранявшим вещи, оказалось, что появился наш будущий гайд (гид) (как впоследствии выяснилось, его звали Калденом). Он сказал, что не смог нас встретить на границе, так как его джип стоит в пяти километрах выше по дороге (в сторону Лхасы) из-за того, что дорога в том месте также разрушена. Так что завтра, мол, эти 5 км пройдем пешком (не без помощи портеров), а затем уже поедem на джипе его фирмы. Гиду, правда, еще нужно получить в полиции для нас официальный пермит на посещение района Эвереста (предварительное разрешение от полицейского руководства в Лхасе уже имелось, но без наших паспортов и визы официальный пермит получить нельзя). Для этого нужно, чтобы местные полицейские связались со своим руководством в Лхасе, и оно подтвердило возможность выдать нам такой пермит. Если местные и лхасские полицейские свяжутся между собой сегодня, то завтра утром мы отправимся к нашему джипу, а затем поедem в Ниалам (до него останется километров двадцать).

Но, конечно же, 27 августа телефонная связь между Кхасой и Лхасой была очень плохой, и наше "дело" не тронулось с места.



Утром 28 августа наш гид опять пошел в полицию. Но и теперь связаться с Лхасой не удалось. Полдня мы находились в боевой готовности, а потом поняли, что сегодня никуда не идем и не едем. Гид сказал, что завтра (в четверг) у нас есть все шансы получить пермит. Но, увы, нынешний целый день был потерян.

29 августа мы все-таки получили пермит на рафтинг с Эвереста и добрались до Ниалама (3750 м) (а в Кхасе высота была 2300 м). Но и здесь не обошлось без злоключений. Сначала мы провели небольшой (длиной с десятков километров) треккинг до места, где дорога была разрушена. Во время этого пешего путешествия пошел дождь, и когда мы подошли к автомобильному "непроходу", из небольшого ущелья через дорогу несся поток грязной воды и летели камни. Пересечение этого ручья стало достаточно рискованным мероприятием (тебя в любой момент мог сбить какой-нибудь летящий камень), но мы и так опаздывали на сутки от запланированного графика, поэтому решили этот ручей переходить сразу. Перешли удачно, без травм. Группа же западных туристов повернула обратно. А через несколько минут, когда поток воды в ручье (из-за непрекращающегося и усиливающегося дождя) возрос, через дорогу из ущелья полетели здоровенные глыбы размером с одноэтажный дом. Было достаточно интересно наблюдать, как большие булыганы прыгают в ущелье как мячики и проносятся через то место, где только что мы пересекали ручей. Однако представить свою встречу с такой каменюкой было неприятно.

Сразу за "непроходом" нас ждал джип, и оставшуюся часть пути до Ниалама мы преодолели без проблем. В Ниаламе наша экспедиция пополнилась грузовиком.

На следующий день поднялись на перевал Лалунг Ла (5050 м) (он был покрыт снегом) и добрались до селения Нью-Тингри (4350 м). Перед самым селением -- полицейский чек-пост. Здесь нас тщательно "шмонали". Особенно интересовала китайских полицейских литература, которую вез Андрей. Проверялось, не содержится ли в ней какая-нибудь антикитайская пропаганда (например, призывы к независимости Тибета).

Гостиница в Нью-Тингри удивительная. Современное здание, неплохие номера, но в них нет ни горячей, ни холодной воды.

31 августа, вновь пройдя таможенную проверку и преодолев затем перевал Панг Ла (5200 м), с которого открывается вид сразу на пять восьмитысячников -- Макалу, Лхотзе, Эверест, Чо Ойю и Шиша Пангму (впрочем, нам этот вид не открылся, так как было облачно), мы спустились к селению Пару (на высоте 4100 м), находящемуся уже на берегу Ронг Чу, по которой нам предстояло сплавляться. Затем (путь лежал вдоль Ронг Чу) мы поднялись до монастыря Ронгбук (5030 м) и далее -- до эверестского базового лагеря (5150 м). Здесь уже были разбиты палатки нескольких треккинговых групп. И сегодня же сюда прибыла команда чешских альпинистов, которые примерно через месяц будут штурмовать Эверест по обычному пути (через ледник Восточный Ронгбук). Большая часть чехов говорила лучше по-русски, чем по-английски, поэтому мы в основном общались с ними на русском языке. Чехи обладали телефонной спутниковой связью (аппаратура стоила 20000 долларов) и пермитом на ее использование и ежедневно вели на Чехию вечерние репортажи. Андрей с их помощью связался со своей женой в Новосибирске, узнал обстановку в своей фирме и передал соответствующие указания (заплатив чехам по 6 долларов за каждую минуту разговора).

На следующий день я планировал (с помощью яка, о котором у нас была договоренность с руководством ТИСТ, и гида) забраться вместе с катамараном на ледник Восточный Ронгбук на высоту 5600 м (где в леднике есть небольшая котловина) и поплавать на катамаране по высокогорному озерцу, о котором я узнал из книги Райнхольда Месснера "Хрустальный горизонт". Это озерцо было сезонным, временным (оно существовало с начала лета до начала осени) и в конце осени замерзало (поэтому весной его не было). Красноярские альпинисты (поднимавшиеся на Эверест весной 1996 года) в разговоре со мной (состоявшемся еще до их восхождения) подтвердили возможность существования такого озера в конце лета. То же самое сказали мне и чехи.

А проплыть по озеру на высоте 5600 м перед сплавом по Ронг Чу от эверестского базового лагеря (5150 м) для меня было делом принципиальным. Дело в том, что в Книге

Рекордов Гиннеса фигурировал рекорд команды Майка Джонса из Англии, которая перед сплавом с высоты 4200 м по Лобуче Кхоле и Дудх-Коси пересекла на двух каяках небольшое озеро на леднике Кхумбу на высоте 5334 м. И в Книге Рекордов Гиннеса было написано, что она сплывалась по Дудх-Коси с этой высоты (5334 м). Несмотря на то, что в 1991 году я спустился по Лобуче Кхоле с высоты 4600 м (а не 4200 м, как англичане), рекорд команды Майка Джонса формально оставался не побитым, хотя любому человеку, даже немного разбирающемуся в рафтинге, понятно, что сплав по реке и плавание по озеру -- это, как говорят в Одессе, "две большие разницы". Тем не менее я задумал побить рекорд команды Майка Джонса, причем сделать это их же методом -- поплавав сначала на катамаране по озеру на высоте 5600 м, а затем сплавившись по реке Ронг Чу на плоту с высоты 5150-5200 м.

Однако сперва меня ждал неприятный сюрприз -- никакого яка и никакого портера фирма ТИСТ не предоставила, а гид заявил, что он не портер, и будет меня сопровождать лишь налегке. То есть катамаран и личное водное снаряжение мне предстояло самому тащить наверх. А тащить груз весом 30-35 кг на высоте 5150-5600 м без достаточной акклиматизации -- это черезчур тяжелое занятие. Поэтому я принял решение максимально облегчить свой груз, не взяв ни катамаранные трубы (гондолы решил соединить веревками), ни спасжилет, ни гидрокостюм. До озера нужно было идти километров десять. А вернуться в лагерь мы должны были вечером.

Итак, утром 1 сентября мы тронулись в путь. Несколько раз сфотографировал (обоими фотоаппаратами -- с негативной и позитивной пленками) Эверест -- пейзаж был очень красивым. И в 12 часов прибыли на высоту 5600 м.

То, что я увидел здесь (и еще раньше, на высоте 5400-5600 м, при подъеме), дико обрадовало меня -- на высоте 5600 метров из отступившего летом вверх ледника Восточный Ронгбук вытекала река! Да, да, пригодная для сплава река! Мне не нужно было теперь искусственно повышать высокогорность сплава по реке плаванием по высокогорному озеру (хотя несколько небольших озер на высоте 5600 м действительно имелось -- я их видел). Теперь я мог начинать настоящий рафтинг на высоте 5600 м. Так я и сделал. Гид усердно фотографировал меня обоими фотоаппаратами.

Я проплыл около километра по реке (я ее назвал Восточная Ронг Чу, по аналогии с названием ледника) перед тем, как на ней пошел ряд непроходимых для моего судна водопадов. Пришлось делать обнос. Скажу сразу, опережая события, что во время сплава на плоту от базового лагеря (с высоты почти 5200 м) по рекам Ронг Чу и Пхунг Чу мы не сделали ни одного обноса -- устойчивость плота на порядок выше, чем у моего маленького одноместного катамарана.

После возвращения в базовый лагерь приятно провел вечер в компании чешских альпинистов.

А утром следующего дня начался сплав на плоту по реке Ронг Чу. В этот день мы сплавлялись втроем. За день, пройдя по реке около 20 км, мы спустились вниз на полкилометра.

Буквально в километре после базового лагеря нас ждал сюрприз -- порог шестой категории сложности (когда мы забрасывались вверх вдоль Ронг Чу на джипе, дорога в этом месте отходила в сторону от реки, и данного порога мы не видели). Кстати, я должен отметить, что угадал со сроками экспедиции (начало сентября), когда, с одной стороны, уже начинает стихать муссон, а с другой стороны -- еще тепло, и происходит интенсивное таяние ледников. Как следствие этого, в верховьях Ронг Чу был достаточно большой расход воды.

К сожалению, так как я не ожидал сложного порога в километре от базового лагеря, а на плоту мы только начинали сплав (и еще предстояло освоиться с новыми посадочными местами), то я не взял с собой на плот ни одного фотоаппарата, поэтому (хотя впервые за все мои семнадцать заграничных экспедиций моя группа состояла из трех человек -- обычно я ходил либо в одиночку, либо вдвоем, но все равно одним экипажем) снять эффектные кадры прохождения этого порога не представлялось возможности. Сам же порог имеет протяженность почти километр.

Нужно еще отметить, что хотя на высоте 5100 м кислорода больше, чем на высоте 5600 м, но его все равно не хватает для обычной интенсивной работы с веслом. Поэтому проходили порог поочередно небольшими отрезками. В конце таких сплавных отрезков сил почти не оставалось, и приходилось долго отдышаться.

Далее на протяжении около 17 км (до моста через Ронг Чу и 1 км после него) идет сплошной порог пятой (местами -- четвертой) категории сложности. Средний уклон реки здесь 25 м/км. А средняя скорость -- около 10 км/час.

Заночевали на правом берегу реки за километр до моста через Ронг Чу. На следующий день (и в дальнейшем) Андрей, как об этом мы с ним договорились еще перед поездкой, выступал в команде уже в роли берегового видеооператора.

Через километр после моста река несколько упрощается, немного понижается ее уклон, однако вплоть до большого автомобильного моста через Ронг Чу (дорога с правого берега переходит на левый, это примерно в пятнадцати километрах от первого моста -- при нумерации я не учитываю перекидной мостик в небольшом каньоне, встреченном нами в первый день сплава) она представляет собой сплошной порог четвертой категории сложности. На этом участке средний уклон реки 19 м/км, а средняя скорость течения остается примерно такой же, как и ранее -- 10 км/час.

После автомобильного моста река упрощается и спокойно течет по котловине в районе селения Пару (4100 м), проходит под вторым большим автомобильным мостом (здесь дорога переходит с левого берега на правый) и подходит к достаточно глубокому ущелью.

Нужно заметить, что начинающийся отсюда участок маршрута стал для нас ключевым. Дело в том, что мы имели две карты Тибета. На одной из них дорога вдоль Ронг Чу шла по левому берегу вплоть до места впадения Ронг Чу в Пхунг Чу (недалеко от селения Лочури). На второй же карте сразу после второго автомобильного моста дорога отходила от реки и через перевал Дайа Ла уходила коротким путем к Кхарте, а вдоль Ронг Чу далее дороги не было. Какая из карт правильная -- не знали ни мы, ни наш гид, ни мистер Джигмела (ведь никто раньше по Ронг Чу не сплавливался, и необходимости сопровождать кого-либо на джипе по дороге вдоль Ронг Чу у фирмы ТИСТ не было).

Но раз дорога уже перешла с левого берега на правый, значит, первая карта неверна. Так что же, правильной является вторая карта? И в дальнейшем сплавливаясь по Ронг Чу нам предстоит в автономном режиме со всеми вещами без береговой поддержки (что резко усложняет прохождение маршрута) и без видео- и фотосъемки? Вопрос был для нас крайне важным. И хотя мы не знали на него ответ вплоть до достижения реки Пхунг Чу, но скажу сразу -- нам повезло. Дорога в дальнейшем шла по правому берегу Ронг Чу практически до ее устья, а затем -- вдоль Пхунг Чу по ее правому берегу. Конечно, она часто уходила в сторону, и практически все сложные участки реки мы с Борисом проходили автономно (и, увы, нас никто здесь не фотографировал). Однако через какое-то расстояние ущелье немного расширялось, дорога спускалась к реке, и наши сопровождающие встречали нас на берегу.

Итак, после равнинного участка в районе Пару река вошла в ущелье, а еще примерно километром ниже мы оказались в каньоне. И тут, после правого поворота, я увидел перед собой весьма серьезный порог, причем его первая ступень представляла собой то ли мощный водослив, то ли водопад. Какова высота последнего, с воды определить было невозможно. Нужно было пристать к какому-либо берегу и разведать этот водопад. Но берега в каньоне были совершенно отвесными, и приставать было абсолютно некуда. Ничего не оставалось, как прыгать с этого водопада, какой бы высоты он ни был. Это всегда волнующее мероприятие -- прыгать с какого-нибудь водопада или водослива, не зная его высоты. Заходишь в него и ждешь: а вдруг придется лететь пять, десять, а то и двадцать метров.

На этот раз повезло -- высота водопада-водослива была около трех метров, так что мы его преодолели удачно. Однако пришлось поработать и дальше, так как за водосливом пошли мощнейшие "бочки" и валы (до 2,5 м глубиной и высотой соответственно). И хотя уровень воды в реке был высоким, в ней попадались и отдельные большие камни, на которые наваливалась вода. Порог был явно "шестерочным". А после него пошел длинный порог

пятой категории сложности. Основные препятствия остались теми же -- мощные 2-2,5метровые "бочки" и валы. Через несколько километров река упростилась. За селением на правом берегу было очень удобное для ночевки место.

Далее, после сравнительно спокойного участка, река опять вошла в каньон. В его начале через Ронг Чу перекинут автомобильный мост. Но, чтобы проехать на машине вдоль Ронг Чу и Пхунг Чу, его переезжать не надо. Основная дорога по-прежнему идет по правому берегу.

В каньоне -- опять сложные и опасные пороги. А сразу после него Ронг Чу впадает в Пхунг Чу. Воды в Пхунг Чу раза в 3-4 больше, чем в Ронг Чу. Пхунг Чу в сентябре -- мощнейшая река с большим расходом воды (воды раза в три больше, чем было в ней в апреле 1990 года вблизи непальско-китайской границы на непальской территории, где река уже называется Аруном). Сразу же после устья Ронг Чу на Пхунг Чу встречается порог шестой категории сложности с мощнейшими "бочками" и валами до трех метров высотой. Река стала очень опасной.

Затем идет длинный порог пятой категории сложности, и река постепенно успокаивается. Потом, пройдя под мостом и свернув сначала направо, а затем налево, Пхунг Чу входит в очередной каньон с очередным порогом шестой категории. В нем присутствуют те же трехметровые валы и 2,5метровые "бочки". Кроме этого, в русле появляются большие валуны с мощным навалом воды на них.

В дальнейшем река то успокаивается, то снова демонстрирует свою мощь очередным сложным и опасным порогом.

После селения Кхарта, недалеко от китайско-непальской границы, сплав закончили.

Всё, свершилось то, о чем я мечтал последние пять лет -- мы сделали первопрохождение рек Ронг Чу и Пхунг Чу, одному из двух водных маршрутов с Эвереста. А по сумме двух экспедиций (этой и апрельской 1990 года) я прошел всю горную часть полного водного маршрута с Эвереста по рекам Ронг Чу, Пхунг Чу, Арун и Сапт-Коси, начав от ледника Восточный Ронгбук на высоте 5600 м и закончив в Чатаре (100 м над уровнем моря). А с учетом непальской экспедиции 1991 года по рекам Лобуче Кхола, Имджа Кхола, Дудх-Коси, Сун-Коси и Сапт-Коси, я стал первым человеком, спустившимся с Эвереста по обоим водным маршрутам.

На следующий день началась вторая часть нашего путешествия -- возвращение в Катманду через Лхасу и параллельно с этим посещение разных монастырей и других достопримечательностей Тибета (экскурсионная часть).

Сначала мы через перевал Панг Ла вернулись в Нью-Тингри (но не ночевали там), а затем, преодолев перевал Лхакпа Ла (5220 м) спустились к селению Лхатзе (4050 м). На следующий день достигли города Шигатзе (3900 м) и посетили в нем известный монастырь Ташилхунпо. В монастырском храме стоит позолоченная статуя Будды высотой с многоэтажный дом. Пообщались с монахами, последние показали нам тронный зал панчен-ламы Десятого (Лобсанга Чхоки-гьэцэна). Ташилхунпо раньше был резиденцией панчен-ламы, одного из двух (второй -- далай-лама) высших буддистских иерархов. Пан -- от санскритского "пандита" ("учитель"), чен -- по-тибетски "великий". Панчен-лама считается воплощением будды Амитабы.

Лишь со второй попытки Андрей, покрутив монастырские молитвенные барабаны, сумел успешно помолиться -- в первую попытку он крутил барабаны в другую сторону, и до Будды не доходили записанные на них на тибетском языке молитвы (основная из которых "Ом мани падме хум..."-- "О, драгоценность в цветке лотоса,..."), но старый монах поправил нашего товарища: "Крутить нужно в обратную сторону", что Андрей потом и сделал.

Затем я осмотрел дворец Нью-Банкен.

На следующий день мы несколько часов ехали вдоль Брахмапутры (Ярлунг Цангпо). В целом река здесь не очень сложная, однако пара мощных "шестерочных" порогов в каньонах встретила. Ночевали в 24 км от Лхасы на орографически левом берегу реки Лхаса в 700 м по вертикали ниже женского монастыря (находящегося на высоте 4 км). Перед этим, при

форсировании реки Лхаса на джипе, мы застряли в реке, и нас с помощью грузовика достаточно долго вытаскивали на берег.

Утром следующего дня тронулись вверх по тропе и через три часа достигли женского монастыря. Здесь живет около 200 монахинь. Жизнь у них весьма суровая. Каменные кельи, пещеры для медитации. Медитирующие попеременно то не едят целый день, то не пьют, то молчат несколько дней. Большое впечатление произвели на меня внутренние убранства монастырского храма и настенные росписи, выполненные яркими красками.

А через день мы уже бродили по столице Тибета Лхасе ("Городу богов", 3650 м). В целом это -- современный китайский город. Много современных красивых зданий из стекла и бетона. Однако встречаются и старинные сооружения. И самое главное из них -- Потала, бывшая резиденция далай-лам (отсюда правили Тибетом и возглавляли буддистов всего мира далай-ламы, начиная от Пятого и кончая Четырнадцатым). Словосочетание "далай-лама" образовано тибетским словом "лама" ("учитель") и монгольским "далай" ("море мудрости"). Первоначально далай-ламами были главы школы Гэлугпа ("желтошапошников"). С середины семнадцатого века далай-ламы-- духовные и светские правители Тибета (так было до октября 1950 года, когда в Тибет вошла Народная армия Китая) и одновременно духовные главы буддистов-ламаистов всего мира. Как известно, нынешний далай-лама Четырнадцатый (Лобсанг Тенцинджамцо) в знак протеста против действий китайских властей, подавивших в 1959 году восстание за независимость Тибета, перебрался в индийский город Дхарамсал.

"Потала" -- санскритское слово, означает "гавань", "порт". Впрочем, есть и второй вариант происхождения этого названия: тибетское слово "Потала" означает мифическую гору, обители бодхисатвы Авалокитешвары (на тибетском -- Ченрези), воплощением которого является далай-лама. Потала, раскинувшись на Марпори ("красной горе"), имеет длину 365 метров, ширину 335 и высоту 109 м. В ней -- более тысячи помещений. Каждый далай-лама имел персональный тронный зал и свои покои. В несвященной белой части здания раньше жили и исполняли службу высшие государственные чиновники, в семиэтажной красной части жили монахи. При тусклом свете масляных лампад они молились перед усеянными драгоценными камнями статуями Будды и Бодхисатвы. Тибетцы верили, что далай-лама -- это Бодхисатва, просветитель, который благодаря своей доброте и мудрости освобожден от случайностей нового возрождения и вернулся в мир, чтобы спасти страдающее человечество. Он -- родоначальник и покровитель всех тибетцев. Когда далай-лама умирает, то Бодхисатва вселяется в новорожденного младенца. Государственный оракул и собравшиеся ламы должны отыскать его среди многих новорожденных по определенным признакам.

Конечно же, мы посетили Поталу. Этот визит произвел на нас неизгладимое впечатление.

Кроме Поталы, мы посетили в Лхасе храм (он же, одновременно, и монастырь) Джокханг. Храм основан в 647 году тибетским (тубо) королем Стронцан Гампо. В центральном зале первого этажа стоит статуя двенадцатилетней Сакиамуни (принцессы Вен Ченг). Вокруг -- многочисленные золотые, серебряные, медные и глиняные статуи. Впрочем, они встречаются в храме повсеместно, не только на первом этаже. Храм также нам очень понравился.

А еще через день мы уже летели из Лхасы (вернее, из аэропорта Гонггар, находящегося на высоте 3572 м недалеко от Лхасы) в Катманду. Огромное впечатление произвел на нас вид на Эверест. Облачность была на высоте примерно 8500 м. И единственное, что выступало из облаков -- это пирамида Эвереста. Несколько минут я снимал на видеокамеру самую высокую вершину нашей планеты, пока она не исчезла за крылом самолета (кстати, летели мы на "Боинге-757" китайской компании "Юго-Западные Авиалинии").

После высокогорного Тибета в Катманду (1300 м над уровнем моря) ощущаешь себя как на равнине. Но прохладиться было некогда -- нужно было (а была суббота) срочно отправлять Бориса в Москву. Это мы с Андреем сделали успешно. А на следующий день улетел и сам Андрей. Так что из нашей тибетской команды я остался один. Но одному

скучать в Катманду мне не пришлось. Сначала познакомился с питерской командой альпинистов, идущей на Дхаулагири (Анатолием Плотниковым, Николаем Шустровым и другими). У них все было в порядке, и при мне они уехали в Покхару. А затем (через день) познакомился и с украинскими альпинистами (Виктором Пастухом, Геннадием Василенко, Андреем Шпаком и другими), которые должны были в честь пятилетия "незалежности" Украины покорить восьмитысячники Шиша Пангма и Чо Ойю. Однако у ребят возникли большие финансовые затруднения. Они уже три недели "торчали" в Катманду, а денег на экспедицию все еще не было. Настроение у парней было откровенно паршивым. Уже стало ясно, что от Чо Ойю придется отказаться, и остается лишь одна Шиша Пангма. Вторая украинская команда (в ее состав входил самый известный украинский альпинист харьковчанин Сергей Бершов) в это время уже прокладывала путь к вершине Аннапурны. А "шиша-пангмовская" команда все еще сидела в Катманду. В глаза бросалось отличие в поведении и питании участников обеих (питерской и украинской) команд. Если первые весело проводили вечера в ресторане, то вторые пили чай с бубликами у себя в гостиничном номере. Я провел с украинской командой два вечера перед моим отлетом в Луклу. В последний вечер Витя Пастух предложил мне сняться "на память" на его фото-"мыльницу" вместе с ним и Геной Василенко. Нас сфотографировали. Я искренне пожелал парням успеха на Шиша Пангме.

Через две недели после моего возвращения из Непала в Москву я узнал, что Виктор Пастух и Геннадий Василенко погибли на склонах Шиша Пангмы. Они исчезли вечером, а их хватились только утром. Там, куда парни ушли вечером, сошло несколько лавин. Их тела не нашли. Эта новость поразила меня -- ведь с Витей и Геной я попрощался меньше месяца назад.

Сразу же вспомнилась и другая печальная история, которая случилась в 1991-92 годах. В Катманду в августе 1991 года я познакомился с полячкой Вандой Руткевич, самой известной альпинисткой мира. Так как мы обое планировали летом 1992 года попасть в Пакистан на ледник Балторо (Ванда -- для очередного своего восхождения в Каракоруме, мне же нужно было сплавиться по реке Бралду), а я испытывал большую финансовую неопределенность, то Ванда предложила мне провести заброску моих грузов на ледник Балторо вместе с ее экспедицией. Однако в первой половине следующего года я все-таки сумел найти необходимые деньги и сплавился по Бралду в июле 1992 года, а Ванда должна была прибыть в Пакистан уже после моего сплава. Но встретившиеся мне в Скарду ребята из команды Владимира Балыбердина сообщили, что она только что погибла на Канченджанге. Я был потрясен. А через год погиб и сам Владимир Балыбердин. В общем, эта тема бесконечно печальна. Я больше не буду ее поднимать.

Вернемся в Непал.

Вылетев из Катманду в Луклу, я провел в дистрикте Солу Кхумбу еще две недели. Сначала на одноместном катамаране сплавился по верховьям Дудх-Коси (стекающей с Чо Ойю) почти до устья ее левого притока Имджа Кхолы (до непроходимого каньона перед ее устьем; пройденный маршрут был шестой категории сложности для моего судна). А затем на той же Дудх-Коси (но уже в ее срединной части) прошел первые километры каньона ниже Шурке (этот десятикилометровый каньон в 1991 году я обносил). Сложность была не только в сплаве по "шестерочным" препятствиям (с обносом водопадов), но и (ввиду отсутствия тропы по левому берегу непосредственно возле реки) в обратном возвращении в Шурке (основная тропа из Шурке в Джубинг отходит далеко от Дудх-Коси).

Затем, перевалив через перевал Заир (высотой 4580 м) восточнее Луклы, попал на реку Хинку Кхола и немного сплавился по ней.

Перед отлетом в Катманду познакомился в Лукле с компанией треккеров из трех человек -- двумя белорусскими бизнесменами Василием Исаченко и Сергеем Савенко, а также кинопродюсером из Москвы Виктором Козловым. Они задумали весной 1997 года экспедицию на Восточную вершину Лхотзе (первовосхождение) с тем, чтобы снять шикарный фильм. Впрочем, будет ли собрана необходимая сумма денег -- пока неясно.

В Лукле и Катманду познакомился с экс-советскими (в том числе российскими) пилотами вертолетов Ми-8 местных авиакомпаний. Парни вроде бы получают в Непале неплохие деньги, но по родине скучают.

И, наконец, рейсом Аэрофлота вернулся из Катманду в Москву. Таким образом закончилась моя пятая гималайская экспедиция. Этой экспедицией я завершил семилетнюю серию сплавов (четырнадцать экспедиций) с высочайших вершин мира. Я сделал то, о чем мечтал многие годы.

## ЭПИЛОГ

У каждого человека должна быть мечта, а то и не одна. Без мечты жизнь не может быть интересной, полноценной. И не важно, о чем мечтает человек -- подняться на Эверест или сыграть Гамлета, стать депутатом или слетать в космос. Главное, чтобы человек стремился воплотить свою мечту в жизнь.

У меня была мечта сплавиться с Эвереста. Мне удалось это сделать (по непальскому маршруту). Затем я мечтал спуститься на катамаране (или плоту) со всех восьмидесяти тысяч и самых высоких вершин всех континентов и Океании. Мне удалось осуществить и эту мечту. Очень хотел сделать первопрохождение-сплав с Эвереста в Тибете. Сделал. При этом установил новый рекорд высокогорности сплава -- 5600 м. Но жизнь продолжается. И на смену одной задаче, уже осуществленной, приходит другая. Сейчас в моих планах автопробег через всю Америку (от Аляски до Чили) со сплавом в 5-6 странах. Возможно, этот маршрут удастся расширить до автомобильной кругосветки. А в перспективе -- еще несколько грандиозных проектов (лишь два из них отчасти связаны со сплавом по горным рекам).

Однако я хочу подчеркнуть другое -- то, что осуществление каждой моей мечты потребовало от меня максимальной отдачи во всех отношениях (физическом, психологическом и т.д.), а многие походы и экспедиции были сопряжены с большим риском. И хотя, конечно, мой большой опыт значительно понижал степень опасности, но без везения тут обойтись было нельзя. Оглядываясь в прошлое и анализируя все многочисленные опасные ситуации, в которые попадал, я время от времени начинаю сомневаться, не исчерпал ли я отведенный мне судьбой запас везения. Ведь так же не может продолжаться бесконечно!

Ну посудите сами. В 1976г. при сплаве по Хандыге в Якутии на реке случился дикий паводок, вызванный непрекращавшимся дождем (как сказали мне на водомерном посту в селении Прижим, за сутки уровень воды в реке поднялся на пять метров). Доселе спокойная река взбесилась. Я со своим напарником Сашей все же рискнул отправиться в плавание на байдарке. На одном из образовавшихся через прибрежные камни водопадов мы перевернулись, меня затащило под какую-то скалу, и в течение почти двух минут я находился там в кромешной темноте, не зная толком, где верх, где низ, однако не предпринимая активных действий (нас учили в подобной ситуации, чтобы сэкономить кислород в легких, не делать резких движений, пока тебя не "выплюнет" на поверхность). И лишь когда кислород в легких практически иссяк и у меня начались глотательные судороги, я стал отчаянными взмахами рук грести вверх, и мне все-таки удалось выплыть на поверхность. Я начал было глотать спасительный воздух, но тут оказалось, что я всплыл в каком-то мощном струйном пороге, и здоровые валы стали накрывать меня с головой. Но мне повезло: рядом проплывало большое бревно, за которое я успел ухватиться. Однако возникла новая проблема. В те времена было принято сплавляться в прорезиненных охотничьих штанах (приклеенных к сапогам), опоясанных резиновым ремнем (чтобы внутрь штанов не попадала вода). Но за две минуты пребывания под водой вода все-таки заполнила штаны, и в итоге оказалось, что я плыл по реке фактически с двумя огромными гириями на ногах. Эти гири никак не позволяли мне встать на ноги на мелких участках реки. Меня, как бревно, тащило по этим мелям, я считал своим копчиком все камни, но встать не мог. В конце концов с помощью соответствующих гребков руками сделал так, что мое тело прибило к галечному острову, я (опять же -- как бревно) закатился на него и только тогда смог подняться на ноги.

Не менее серьезные чрезвычайные происшествия случились при сплаве по Бий-Хему в Саянах. Так получилось, что я не смог "стыковаться" с группой, сплавлявшейся с верховьев (а я "заходил" снизу от Тоора-Хема -- на моторке до водопада, а затем пешком) -- я опоздал на день, а группа ушла с оговоренного заранее места встречи на сутки раньше оговоренной даты "стыковки". Так как я собирался присоединиться к экипажу плота (и, естественно, кроме личного снаряжения, двух гермомешков и одного весла, ничего с собой не взял -- ни гондол, ни топора), то пришлось около двухсот километров сплавляться по Бий-Хему (до



Тоора-Хема) на связке полувлажных бревен (которые держали лишь часть моего веса) и спасательного жилета. Конструкция была жутко инерционной. В конце первого участка сплава я опасался, что нас затянет в водопад. Этого не случилось, но произошло другое. На одном из крутых поворотов реки у левого берега образовался большой залом из бревен, куда потащило мое "судно" (а я восседал на нем без спасжилета). Как я ни пытался уйти от скопления бревен, сделать это мне не удалось. И меня вместе с моим псевдоплотом затащило под залом. Я плыл под водой, естественно, с открытыми глазами. Зрелище было жутким. Над моей головой и возле нее проносились бревна, и я с трудом успевал увернуть голову от них. Это был настоящий подводный слалом. В какой-то момент я заметил свободное пространство между бревнами, схватился руками за них, подтянулся и оказался на поверхности воды, а затем залез на верх залома. Мой "плот" заклинило среди бревен. Я с трудом высвободил из них мой спасжилет и принялся за вязку нового "плота" из таких же полувлажных бревен (сухих поблизости не было).

Другое ЧП случилось уже в конце сплава. До Тоора-Хема оставалось километров двадцать, однако уже вечерело. "Ракета" из Тоора-Хема в Кызыл уходила в 8 часов утра следующего дня, поэтому я всячески стремился успеть попасть в этот райцентр до вышеуказанного времени и решил идти как можно дальше (ведь порогов на Бий-Хеме больше не ожидалось). Однако погода не благоприятствовала задуманному. Небо было закрыто тяжелыми, свинцового цвета, тучами. Из-за них переход ото дня к ночи произошел очень быстро. Буквально за несколько минут я оказался в кромешной темноте и совершенно не видел берегов. Тут меня потащило через какие-то протоки, в кромешной мгле хлестало ветками береговых деревьев, перевернув мой "плот" несколько раз. Я подумал, что жизнь дороже моих вещей, отвязал от "плота" свой спасжилет и надел его на себя. Нас еще несколько минут трепало ветками деревьев, и, наконец, все успокоилось, я попал в какую-то заводь. Ощутил ногами дно реки и потихоньку вылез на берег. Естественно, абсолютно все было мокрым, я сильно замерз, а у меня осталась сухой лишь одна-единственная спичка. Это был крайне ответственный и волнительный процесс -- разжигание костра при наличии лишь одной спички. К счастью, мне удалось осуществить задуманное, и я смог высушить вещи.

Еще один пример. При сплаве по Соху на Памиро-Алае случился у нас переворот (я шел на катамаране-двойке с напарником). Напарник почти сразу оказался на берегу, а я не хотел бросать катамаран, поэтому забрался на него и пытался причалить к берегу. Но, на мою беду, мы приближались к одной из пяти метровых щелей на Сохе (здесь берега сходились, и вся река -- до этого шириной метров сорок -- забивалась в метровую щель среди отвесных скал, где разламывалось все, что туда попадало). Мне чудом удалось зачалить свой катамаран в трех метрах от этой щели, когда, как казалось, уже невозможно было избежать трагического исхода. Вообще нужно сказать, что мое жизненное кредо -- везде и всегда бороться до конца, даже если на благоприятный исход остается лишь один шанс из ста.

Как я уже писал ранее, и в моих заграничных экспедициях не удалось избежать чрезвычайных происшествий. Тот тяжелый случай (во время сплава по Дудх-Коси ниже Джубинга, когда при прохождении через щель между камнями я вынужден был поставить на бок свой катамаран) мог закончиться для меня самым трагическим образом. После первого двухметрового водопада меня оторвало от катамарана и бросило в следующий двухметровый водопад. Я ушел под воду, и ничего не видел впереди. Если бы падающему потоку повстречался какой-нибудь камень, то мне уже не пришлось бы писать эти строки.

Очень опасная ситуация случилась на Бури Гандаки, когда мое судно развалилось на две части, и я, схватив руками эти части, в таком положении вынужден был проходить сложнейшие пороги. 2,5-метровые валы накрывали меня с головой, я падал в двухметровые "бочки" и на несколько секунд уходил под воду. Так продолжалось минут десять. Вода была очень холодной, и я страшно замерз. Силы стали оставлять меня. И все-таки мне повезло -- прибило к берегу.

Я попадал и в другие опасные ситуации. Опасности были связаны не только со сплавом по реке, но и с окружающей средой (как, например, на острове Новая Гвинея). На Каранге и

Голубом Ниле я встретил крокодилов (только на Голубом Ниле 11 штук, там же "познакомился" и с бегемотом). Во многих странах (даже в сравнительно безобидной Австралии) большую опасность представляли собой змеи и пауки. На Аляске в любую минуту нам мог повстречаться медведь гризли.

Но часто не меньше пакостей, чем от представителей фауны, приходилось ожидать от местного населения. В Пакистане в районе нашего сплава с Нанга Парбат шла война между шиитами и суннитами, и в любой момент случайная (или неслучайная) пуля могла угодить в одного из нас. В Перу бесчинствовали террористы, убивая иностранных туристов. В Танзании местные бандиты нападали на белых иностранцев (моему напарнику по путешествию Гене порезали руку ножом). На острове Новая Гвинея еще не перевелись каннибалы. А о воровстве я даже и говорить не хочу, ведь меня обворовывали в Непале, Индии, Танзании, Индонезии, Эфиопии.

И несмотря на все это, путешествия доставляли мне огромную радость. Увидеть новые места, познакомиться с жизнью других народов -- что может быть интереснее? И я счастлив, что мне удалось сплавиться в тринадцати странах мира.

Однако остановиться на достигнутом не могу. Новые путешествия влекут меня, зовут в дорогу. В ближайших планах -- Америка... Что дальше?

# ФОРМАЛЬНЫЕ ИТОГИ ПУТЕШЕСТВИЙ ВЛАДИМИРА ЛЫСЕНКО

## Первый цикл экспедиций (сплавы по горным рекам):

### РЕКИ, ПО КОТОРЫМ СПЛАВИЛСЯ СО ВСЕХ ВОСЬМИТЫСЯЧНИКОВ:

No.	Вершина	Реки
1	<b>Эверест</b> (8848м) -	а) Лобуче Кхола, Имджа Кхола, Дудх-Коси, Сун-Коси, Сапт-Коси (Непал); б) Восточная Ронг Чу, Ронг Чу, Пхунг Чу (Китай), Арун, Сапт-Коси (Непал)
2	<b>К-2 (Чогори)</b> (8611м) -	а) Бралду, Шигар, Инд (Пакистан); б) Чогир (К-2), Шаксгам, Яркенд (Китай)
3	<b>Канченджанга</b> (8586м) -	а) Тамур (Непал); б) Тиста (Индия)
4	<b>Лхотзе</b> (8516м) -	Имджа Кхола, Дудх-Коси, Сун-Коси (Непал)
5	<b>Макалу</b> (8463м) -	Барун, Арун (Непал)
6	<b>Чо Ойю</b> (8201м) -	Дудх-Коси, Сун-Коси (Непал)
7	<b>Дхаулагири</b> (8167м) -	а) Миагди, Кали Гандаки (Непал); б) Рахугхат Кхола, Кали Гандаки (Непал)
8	<b>Манаслу</b> (8156м) -	а) Бури Гандаки, Трисули (Непал); б) Марсиангди, Трисули (Непал)
9	<b>Нанга Парбат</b> (8125м) -	Бунар, Инд (Пакистан)
10	<b>Аннапурна</b> (8091м) -	а) Марсиангди, Трисули (Непал); б) Моди, Кали Гандаки (Непал); в) Кали Гандаки (Непал)
11	<b>Гашербрум-1</b> (8068м),	
12	<b>Брод-Пик</b> (8049м), —	а) Бралду, Шигар, Инд (Пакистан);
13	<b>Гашербрум-2</b> (8035м)	б) Шаксгам, Яркенд (Китай)
14	<b>Шиша Пангма</b> (8013м) -	Бхоте-Коси, Сун-Коси (Непал)

### РЕКИ, ПО КОТОРЫМ СПЛАВИЛСЯ С САМЫХ ВЫСОКИХ ВЕРШИН ВСЕХ КОНТИНЕНТОВ И ОКЕАНИИ

No.	Континент	Вершина	Реки	
1	<i>Азия</i>	<b>Эверест</b> (8848м)	а) Лобуче Кхола, Имджа Кхола, Дудх-Коси, Сун-Коси, Сапт-Коси (Непал); б) Восточная Ронг Чу, Ронг Чу, Пхунг Чу (Китай), Арун, Сапт-Коси (Непал)	
2	<i>Южная Америка</i>	<b>Аконкагуа</b> (6960м)	Орконес, Лас Куэвас, Мендоса (Аргентина)	
3	<i>Северная Америка</i>	<b>Мак-Кинли</b> (6194м)	Мак-Кинли, Кантишна (США)	
4	<i>Африка</i>	<b>Килиманджаро</b> (5896м)	Каранга (Танзания)	
5	<i>Европа</i>	1) <b>Эльбрус</b> (5642м)	Баксан; Кубань (Россия); 2) <b>Монблан</b> (4807м)	Дора Бальтеа (Италия)
6	<i>Австралия</i>	<b>Косцюшко</b> (2230м)	Сноуи (Австралия)	
7	<i>Океания</i>	<b>Джая</b> (5030м)	Кемабу, Дарево, Айква (Индонезия)	

### ГОРНЫЕ ИСТОКИ ДВУХ ВЕЛИЧАЙШИХ РЕК МИРА, ПО КОТОРЫМ СПЛАВИЛСЯ:

No.	Река	Исток	Страна
1	<i>Амазонка</i>	<b>Мараньон</b>	Перу
2	<i>Нил</i>	<b>Голубой Нил</b>	Эфиопия

МИРОВОЙ РЕКОРД ВЫСОКОГОРНОСТИ СПЛАВА ПО ГОРНЫМ РЕКАМ (5600 МЕТРОВ) УСТАНОВЛЕН В ТИБЕТЕ (КИТАЙ) 1.09.1996г. НА РЕКЕ ВОСТОЧНАЯ РОНГ ЧУ ПРИ СПЛАВЕ С ЭВЕРЕСТА.